

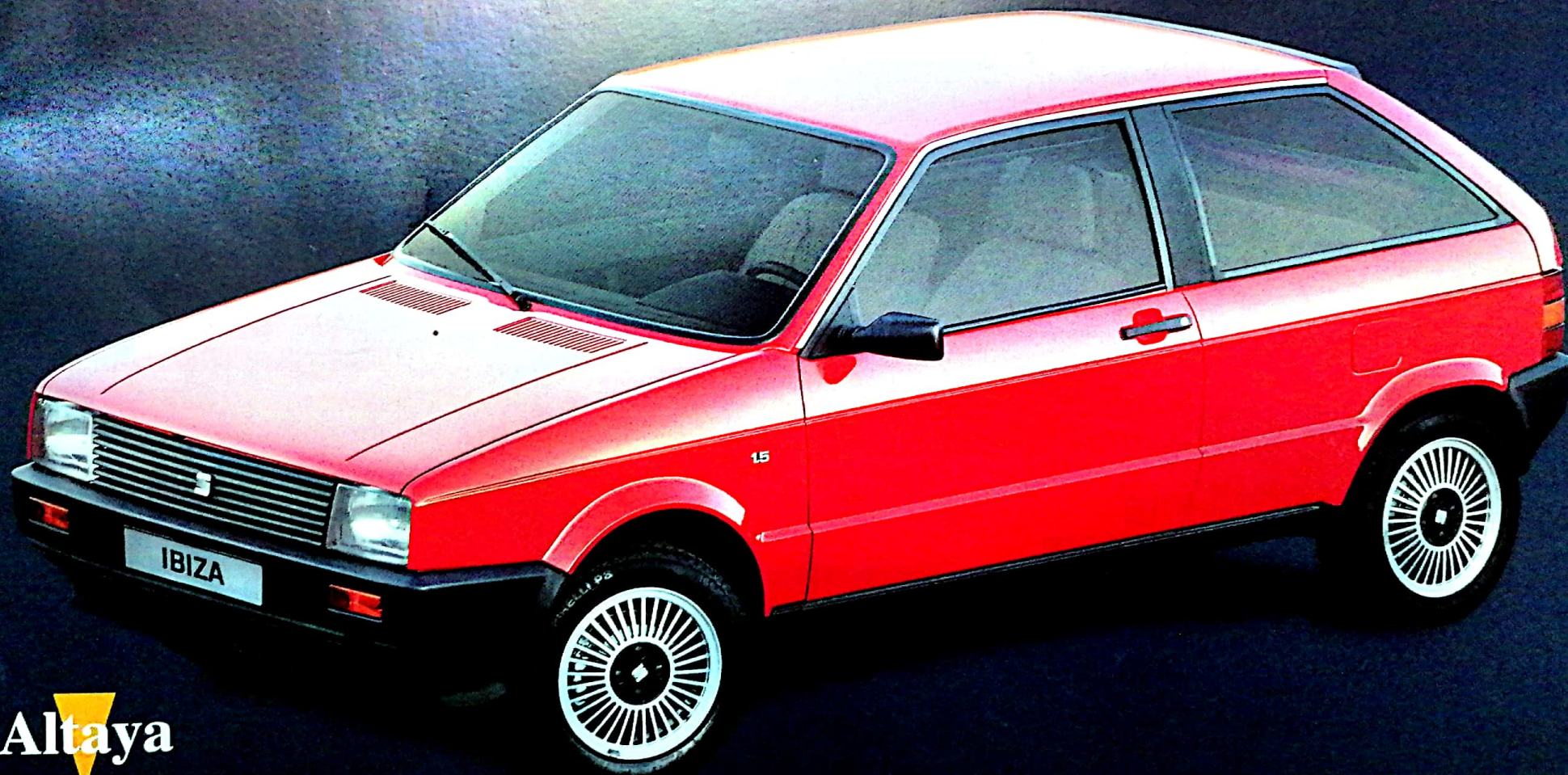


SEAT

LA COLECCIÓN

30

SEAT Ibiza GLX 1.5 (1984)



Altaya

www.altaya.es



LA COLECCIÓN

Grupo Planeta DeAgostini
Presidente: José Manuel Lara

Editorial Planeta DeAgostini, S.A.
Av. Diagonal, 662-666 - 08034 Barcelona
Presidente: Carlos Fernández
Consejero Delegado: Michael Bennett
Director Editorial: Virgilio Ortega
Director de Compras: Joaquín Aymerich
Editor del Proyecto: Carlos Palomar

Edición:
Centro Editor PDA, S.L.
Director general: Juan Fernández
Director editorial: Fernando Caralt
Director editorial de colecciones:
Fernando Mir
Editor: Francisco Rueda

Diseño de cubiertas: EURO RSCG
Diseño interiores: Carlos Bonet
Realización: Sintagma Creaciones Editoriales

ISBN Obra completa: 978-84-674-2826-7
ISBN fascículo: 978-84-674-2827-4
Depósito legal: B-33174-09

Fotomecánica: Ormograf
Impresión: Grafos

Impreso en España
Printed in Spain

Fotografías: www.media.ford.com
Miguel Cuadrado, Cordon-Corbis

© 2009 Ediciones Altaya, S.A.
www.altaya.es

Distribuye para España:
Logista Publicaciones
Trigo, 39 - Edificio 2
Polígono Industrial Polyoranca
28914 Leganés (Madrid)

El PGP en Canadá, Costa y Méjico incluye
los gastos de transporte.

Los editores se reservan el derecho a modificar el precio de venta
de sus publicaciones de la colección en el transcurso de la
misma, si las circunstancias del mercado así lo exigen.

Editorial Planeta DeAgostini, S.A. de C.V.
Presidente Masaryk, 111, 2ª planta
Colonia Chapultepec Morales
Delegación Miguel Hidalgo
C.P. 11570 México, D.F.
Tel.: (52) 55 5002 9100

Servicio de Atención al Cliente /
Suscripciones:

01-800-1126-100
(Horario: 9:00h - 21:00h)
Email: fascic@planeta.com.mx
www.planetadeagostini.com.mx

Editorial Planeta DeAgostini
Argentina, SAIC
Avda. Independencia 1668 - Capital Federal
Servicio de Atención al Cliente:
Tel.: (5411) 4124-9192 / 9100
(de lunes a viernes de 9.00 a 18.00 hs)
E-mail: info@planetadeagostini.com.ar
Distribución en Capital:
Huesas: (5411) 4302-5453 / 5125
Distribución en Interior:
D.G.P.: (5411) 4301-9970
www.planetadeagostini.com.ar

Distribuye en Chile:
Distribuidora Alfa, S.A.
(562) 510-5400
Santiago de Chile
www.alfa.cl

Petición de números atrasados

(válido sólo para el territorio español)

902 98 82 88 (en horas de oficina)

También puede realizar su petición a través de
nuestra web:
www.altaya.es

Servicio de atención al cliente

(no números atrasados)

902 10 13 24



SEAT Ibiza GLX 1.5

El nacimiento de un mito

Tras separarse de Fiat, su antigua matriz, SEAT necesitaba romper con el pasado y forjarse una imagen distinta. El primer paso fue crear un vehículo absolutamente original que sirviese para proyectar la marca tanto en el mercado nacional como en el exterior. Nació así el Ibiza. Un coche que, sin duda, habría de marcar una nueva era para la firma de Martorell.

principios de 1981, tres directivos de SEAT viajaron a Turín para reunirse con los responsables de Opel Idea, Rayton Frisore e Ital Design y proponerles el diseño del nuevo SEAT sobre la plataforma del 127. Giorgio Giugiaro, director de Ital Design y creador de best sellers como el Volkswagen Golf y el Fiat Panda, les sugirió partir del Ritmo, por su diseño concebido para un coche con motor delantero transversal e industrialmente más idóneo. La idea fue aceptada y Giugiaro realizó en seguida la primera maqueta en yeso. Pero Fiat, grupo con el que el diseñador mantenía una estrecha relación, vetó su colaboración con la marca española y Giugiaro tuvo que renunciar al desarrollo del prototipo del S1 (nombre en clave del futuro modelo). Mientras que el diseño del interior se llevó a cabo en el propio Centro Técnico de Martorell, para el motor y la caja de cambios se solicitó el estudio a la consultora de ingeniería de Porsche. SEAT pidió que esta mecánica fuera en dos cilindradas -1,2 y 1,5 litros-, con el



La consultora de ingeniería alemana de Porsche, que diseñó el motor y la caja de cambios, ofreció buena colaboración gracias al pequeño tamaño de su planta, un amplio taller y unas líneas aéreas para el transporte de piezas más directas que cualquier

CÓMO CONTINUAR LA COLECCIÓN

y beneficiarte de ventajas especiales

SUSCRÍBETE AHORA



Llama al
902 99 85 48



Entra en nuestra web
www.altaya.es



Gracias al servicio de Reserva Garantizada, puedes reservar las entregas de la colección en el punto de venta y recibirlas personalizadas a tu nombre. Acude a tu punto de venta habitual y solicita que te activen este servicio, sin ningún coste adicional para ti.

*Consulta en tu punto de venta la disponibilidad de este servicio.

(Servicios válidos sólo en territorio español)

SEAT Ibiza GLX 1.5

único requisito de que los centros de los cilindros mantuvieran unas medidas determinadas que permitieran su producción con el utillaje ya existente. El resultado sería una moderna planta motriz con árbol de levas en cabeza, culata plana de aleación ligera tipo *cross flow* con la cámara de combustión insertada en la cabeza del pistón (refrigerada por chorro de aceite) y taqués hidráulicos con absorción del juego, que ya se habían estrenado en los Ronda de 63 y 85 CV de potencia.

Sistema Porsche

El Ibiza conservó la distancia entre ejes del Ronda, su anchura de vías y suspensiones casi idénticas, con ruedas independientes tipo McPherson, muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos delante. Detrás llevaba triángulos inferiores y un conjunto McPherson superior, unido a una ballesta transversal, y amortiguadores hidráulicos. La dirección era de cremallera con un diámetro de giro de



La apertura del Ibiza de cinco puertas, más adecuada para las familias por su mayor versatilidad, vino a completar la gama del polivalente de SEAT.

El cuadro de instrumentos del Ibiza original resultaba más legible gracias a su numeración blanca sobre fondo negro.

La forma del parachoques con un pequeño spoiler incorporado y el perfilado capó delantero preparaban al Ibiza un coeficiente de penetración (Cx) de 0,36.



El Ibiza se presentó ante la prensa especializada en la isla balear del mismo nombre en la primavera de 1984. Después se dio a conocer a gran público en las principales salones automovilísticos como el de Barcelona, o este, de París (en la imagen). Con todo, el coche no hizo su primera aparición por las carreteras españolas hasta el otoño de aquel año.



SEAT Ibiza GLX 1.5

10 metros. El sistema de frenos constaba de doble circuito independiente, uno para cada tren, con asistencia master-Vac y discos delanteros de 227 mm de diámetro y tambores de 185 mm situados detrás. Esperado con expectación, el nuevo SEAT apareció en la primavera de 1984 y se presentó ante la prensa especializada, en la isla de Ibiza, la versión 1.2 (la 1.5 no estaría lista hasta septiembre). Propuesto en tres niveles de acabado, L, GL, GLX, de menor a mayor equipamiento, su moderna carrocería de dos volúmenes, amplia y luminosa, era un verdadero acierto. Ofrecía buena accesibilidad gracias al generoso tamaño de las puertas, un amplio maletero y unas líneas sobrias pero atractivas, de aires más alemanes que italianos.

Versiones para todos los gustos

En la primavera del año siguiente llegó el diésel, todavía con el mismo motor que el Ronda de 1,7 litros y 55 CV de origen italiano, en versiones LD y GLD, a la espera de incorporar una

nueva culata especialmente estudiada para esa mecánica. Fruto de la ambiciosa política de marketing de SEAT fue el lanzamiento de versiones especiales con un equipamiento interesante y a precio asequible, pensadas para dinamizar el mercado. Primero fue la serie Júnior, limitada a 4.000 unidades; luego la Street; más tarde llegó la serie Ibiza del Sol, que se distinguía por su techo solar practicable. Otras series fueron la Ibiza Disco, orientada al público joven; la Crono, de corte deportivo, y también la Sport, la Special o la Olímpica, que aprovechaba el impulso de los Juegos Olímpicos de Barcelona de 1992. En febrero de 1986 se introdujo la carrocería de cinco puertas (es decir, de cuatro puertas más el portón trasero). Ésta se obtuvo después de desplazar hacia delante el montante central lateral y



La primera remodelación del coche vino acompañada de cambios técnicos y estéticos, como la nueva parrilla delantera de seis cuadrantes.



Una de las críticas que se hicieron al vehículo era la posición demasiado horizontal del volante, que SEAT se esforzó en corregir posteriormente.



El Ibiza fue un éxito de ventas, no sólo en España, sino también en países vecinos, como Francia e Italia.

Las distintas versiones, como esta llamada Ibiza del Sol, contribuyeron a consolidar las ventas.



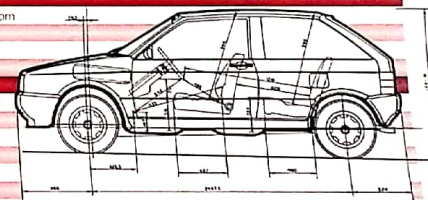
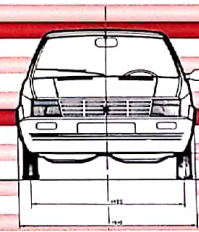
reducir en 13 cm la longitud de la puerta delantera. Un año después de su lanzamiento, el Ibiza ya era líder absoluto de ventas en el mercado nacional y se producía al frenético ritmo de 600 unidades diarias. En otoño de 1988 se renovó toda la gama, actualizando ligeramente su aspecto y corrigiendo algunos detalles que, quizás por la premura del primer lanzamiento, no habían quedado bien resueltos. SEAT ofrecía ahora cuatro niveles de acabado (Special, XL, GLX, SXi) y cinco motorizaciones entre 900 y 1.700 cc, a la espera de una nueva generación de motores de origen VW, entre los que destacaría el eficiente diésel. El principal rasgo de esta segunda generación del Ibiza, el Ibiza II, era su parrilla delantera de sólo cuatro lamas, pintada en el mismo color que el resto de la carrocería y con el anagrama de SEAT de tamaño algo mayor. Este lifting sirvió para prolongar algunos años la vida del coche hasta su última puesta al día en febrero de 1991, con el llamado Ibiza New Style o Ibiza III, con 450 mejoras que afectaron a sus 4.000 componentes. Coincidiendo con la inauguración de la fábrica de Martorell y un profundo cambio en los métodos de producción, en febrero de 1993 se lanzó al mercado el nuevo Ibiza. Era un coche totalmente distinto a sus predecesores, de cintura alta y frontal aerodinámico, con una carrocería más ancha (3 cm) y larga (13 cm), que también llevaba la firma de Giugiaro. En el aspecto mecánico sustituía los motores System Porsche por mecánicas de origen VW y el esquema de suspensiones del Golf. El resultado fue un coche compacto y fiable, de excelente comportamiento en carretera. La cuarta generación llegó en diciembre de 2001, caracterizada por su estética agresiva y numerosos cambios, que le han permitido seguir en un puesto muy destacado en el ranking de ventas durante la primera década del siglo XXI.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

CARACTERÍSTICAS	SEAT Ibiza GLX 1.5
Tipo de motor	4 cilindros en línea
Posición	Delantera transversal
Cilindrada	1.461 cc
Diámetro x carrera	83 x 67,5 mm
Refrigeración	Líquida, con electroventilador
Alimentación	Carburador Weber 32 DSTA
Combustible	gasolina
Compresión	10,5 a 1
Tipo de tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades, más marcha atrás
Embrague	Monodisco
Suspensión anterior	Independiente, con muelles y amortiguadores tipo McPherson
Suspensión posterior	Independiente, con ballesta transversal y amortiguadores
Frenos	Disco (delanteros)/tambor (traseros)
Neumáticos	165/65 SR 14
Largo x alto x ancho	3.640 x 1.610 x 1.390
Capacidad del depósito	50 l
Peso en vacío	925 kg



PRESTACIONES	
Potencia máxima	85 CV a 5.600 rpm
Consumo medio	9,2 l/100 km
Velocidad máxima	165 km/h
PRODUCCIÓN	
Presentación	1984
Época de fabricación	1984-1988



El proyecto más ambicioso de SEAT Sport

El Seat Ibiza Bimotor fue uno de los proyectos más ambiciosos de SEAT Sport. Pilotado por José María Servia, Alex Brustenga y Antonio Rius, ganó numerosos rallies y consiguió dos subcampeonatos de España, en una época en la que había que luchar contra una competencia impresionante.

Un proyecto ambicioso, como el "SEAT" Ibiza Bimotor, fue uno de los mayores proyectos realizados por el mundo de la competición y el primer equipo de un Campeonato de España.

El SEAT Ibiza Bimotor fue un proyecto que comenzó a gestarse en 1985 y que compitió durante dos temporadas en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra, la segunda de ellas con todo el apoyo oficial de SEAT y el patrocinio de Philips. A lo largo de ese tiempo, el Ibiza Bimotor gozó de varias evoluciones y se mostró muy competitivo en este certamen, y eso que a los SEAT

Ibiza Bimotor les tocó bregar con coches de un elevadísimo nivel, como los Lancia Delta S4 y los Audi Quattro, que venían directamente de las formaciones oficiales del Mundial de Rallyes.

El verdadero ideólogo de este proyecto fue José María Servia, quien había visto correr en Francia un VW Golf con dos motores que le causó muy buenas sensaciones. En seguida pensó en importar esa idea a España y convencer a SEAT para que construyera un modelo de similares características sobre la base del Ibiza. La idea era poder plantar cara con una base sencilla y económica a los coches que competían en el Campeonato de España.



En el Rally de Lago Salvador, Servia ideó la primera versión: nuevos motores de 1.8T CV cada uno, aunque finalmente terminó segundo.

Antonio Rius se integró en el equipo de "SEAT Sport" en 1987 sustituyendo a Alex Brustenga en la segunda unidad del Ibiza Bimotor.

Dos mejor que uno

En un primer momento, Servia convenció a Vicente Aguilera, Jaime Xifré y a los hermanos Cebanovas, que regentaban un concesionario SEAT en Barcelona. En esas instalaciones empezó a tomar cuerpo un plan que se completó en la recién creada SEAT Sport. Y es que éste fue uno de los primeros proyectos del Departamento de Competición de la marca española, que vio en esta idea la posibilidad de conseguir un coche de grandes prestaciones por un precio muy contenido. La idea básica consistía en colocar un segundo motor con su correspondiente caja de cambios en la parte trasera del coche, para que cada propulsor entregara potencia a su correspondiente eje. Lo difícil sería diseñar los mandos del acelerador y las timoneras del cambio, para que los dos motores y las cajas funcionaran a la vez. Otro aspecto que abarataba este proyecto era que muchos elementos mecánicos del coche iban a tomarse prestados de los SEAT Ibiza de la





La tracción total y las pequeñas dimensiones hicieron del Ibiza Bimotor un ganador en cuanto empezó a funcionar bien.



La puesta a punto de las suspensiones y el equilibrio de las relaciones de los dos motores fueron el mayor quebradero de cabeza para los pilotos y mecánicos.

Copa de Rallies. De esta forma, no había que desarrollar nuevos motores, cambios ni transmisiones, ni otros componentes. Los dos motores de cuatro cilindros y 1,5 litros de cilindrada eran idénticos. Se partía del bloque monoárbol diseñado en su día por Porsche para los Ibiza de calle, en el que se montó un sistema de alimentación con dos carburadores Weber de generoso caudal. Con los nuevos pistones y el trabajo en la culata, se aumentó su compresión de 10,5 a 11. Se diseñó un nuevo árbol de levas mucho más agresivo con un cruce de válvulas. Con estas mejoras, el motor pasó de entregar 80 CV a 125. De esta forma, el Ibiza Bimotor disponía de 250 CV.

En cuanto a las cajas de cambio, su relación era muy cerrada para los angostos tramos de tierra. En este aspecto, lo más complejo fue el diseño del vanillaje del cambio, pues con la única palanca tenían que insertarse las marchas de las dos cajas exactamente al mismo tiempo para que los motores y las transmisiones sufrieran lo menos posible. Para alojar el nuevo motor en el maletero del coche original, hubo que abrir un nuevo hueco en el suelo trasero del habitáculo, además de soldar numerosos soportes y refuerzos en una compleja labor de orfebrería. Toda la carrocería se reforzó con una jaula de seguridad de formas muy complejas y cuyo entramado constaba de muchos metros de tubo de acero de generoso grosor. El capó y el portón trasero eran de fibra de vidrio para ahorrar peso.

Sólo apto para valientes

José María Servià y Antonio Rius siempre se bajaban del coche con el mono empapado de sudor al acabar un tramo. Incluso cuando ganaban una especial, su cara reflejaba alegría... y sufrimiento. Y es que este coche era uno de los más exigentes de pilotar físicamente de cuantos han competido en España. Para empezar,



Una imagen de las asietas de SEAT Sport en una época en la que no había ni campos ni grandes rallies.

el calor dentro del habitáculo llegaba a ser infernal en las citas de verano. Pero lo peor era la tremenda dureza de todos los mandos, empezando por la dirección sin asistencia, pasando por los pedales (que tenían que accionar dos embragues y dos aceleradores) y acabando por la palanca de cambios, hecha para tipos realmente fuertes.

Los pilotos siempre destacaron la calidad de sus suspensiones, su manejabilidad, una buena capacidad de tracción y una grandísima aceleración. Los puntos débiles de este modelo en competición fueron su complejidad de puesta a punto y la fiabilidad mecánica. Al final de su corta pero intensa trayectoria en competición, el equipo SEAT «sólo» pudo firmar un doblete



Con el impulso simultáneo de ambos motores, el Ibiza Bimotor alcanzaba los 250 CV y una velocidad punta que alcanzaba los 200 km/h.

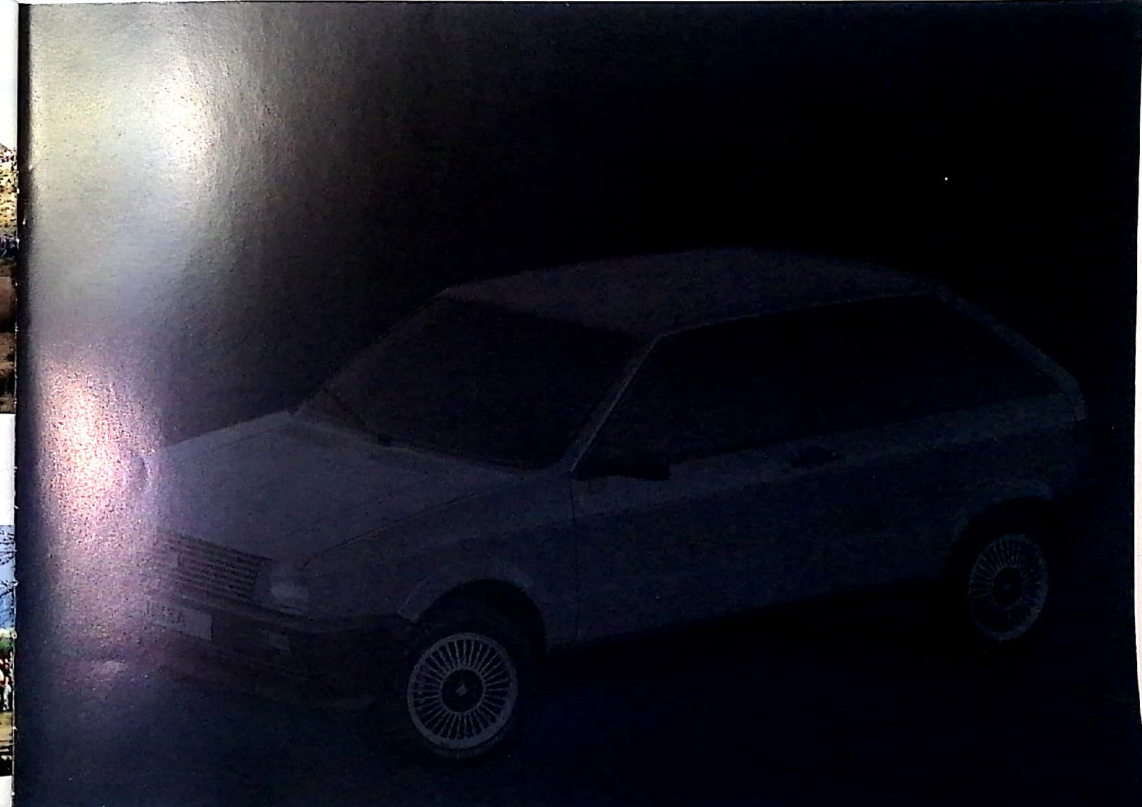
Efemérides y curiosidades

en el Rally de Ávila de 1987, con Antonio Rius secundando en el podio a un vencedor Servià. Con 250 CV para 1.000 kg de peso, el Ibiza Bimotor presentaba una relación peso/potencia tan buena como la de los mejores coches del campeonato, máquinas que un año antes eran oficiales en el Mundial o el Europeo. En este coche era muy difícil encontrar los reglajes que le dieran agilidad en curva lenta y aplomo en las rápidas. Por ese motivo no era extraño ver a los Servià y Rius dando órdenes a sus mecánicos para modificar los reglajes de amortiguación, altura, caída, convergencia y paralelo del eje trasero al final de cada tramo, pensando en los problemas sufridos y en el recorrido de la siguiente especial. Sin embargo, cuando José María o Antonio conseguían una buena puesta a punto y el coche respondía, tenían entre manos un conjunto muy ágil y de nobles reacciones. Eso era muy fácil de observar a simple vista como espectador de un tramo, y bien lo sabían los aficionados.

En el Rally de Tierra de Madrid de 1986, Carlos Sanz y José María Servià libraron un gran duelo, que fue emitido en directo por TVE (imágenes inferiores).



Pocos coches vivían tanto espectáculo como el Ibiza Bimotor. No era fácil de conducir pero Servià y Rius supieron sacarle el máximo provecho.



Cómo continuar la colección y beneficiarse de ventajas especiales

Reserva las entregas en tu punto de venta habitual



Consulta en su punto de venta
la disponibilidad de este servicio.

Gracias al servicio de **Reserva Garantizada**, puedes reservar las entregas de tu colección en el punto de venta y recibirlas **personalizadas a tu nombre**.

Acude a tu punto de venta habitual y solicita que te activen este servicio, sin ningún coste adicional para ti.

O **suscríbete ahora**

Recibirás las entregas a través del servicio de Correos, sin gastos de envío.



Llama al
902 99 85 48

(horario de oficina)



Entra en nuestra web
www.altaya.es

(Servicios válidos sólo en territorio español)

Altaya