

COCHES INOLVIDABLES

15

EDICIÓN COLECCIONISTA

Los vehículos emblemáticos de tu vida



SEAT IBIZA
1984

El primer Seat auténtico



SALVAT

Seat Ibiza



Edición, dirección y coordinación

Editorial Salvat, S.L.
© 2018, Editorial Salvat, S.L. C/ Amigó, 11, 5^a planta.
08021 Barcelona, España.

Dirección general - Mauricio Altarriba

Dirección división fascículos - Isaac Serrano

Dirección editorial - Sergi Muñoz Aguirre

Edición - Carlos Javier Mata

Product Manager - Cristina Fernández

Realización editorial

Ormobook Servicios Editoriales

Colaboran en la realización de esta obra:
Joan Dalmau Parera (redacción y asesoría)

© Hachette Collections, SNC; para la edición española
para España, 2018 © Salvat

Fotografías:
Seat Media tires; Josep María Fabregà

ISBN: 978-84-471-3733-6 Obra completa
ISBN: 978-84-471-3734-3 Fascículos

Depósito legal: B 23370-2017
Impreso en España

Servicio de Atención al Cliente (solo para España)

Para cualquier consulta relacionada con la obra:
Teléfono: 900 842 421, de 9 a 19 h, de lunes a jueves;
viernes de 9 a 16 h. Fax: 93 814 15 69
Correo: c/ Amigó 11, 5^a planta, 08021 Barcelona
Web: www.salvat.com

Departamento de Suscripciones (solo para España)
Teléfono: 900 842 840, de 9 a 19 h, de lunes a viernes;
sábado de 9 a 14 h. Fax: 93 814 15 69
Web: www.salvat.com

Distribución España
Logista Publicaciones
C/ Trigo 39, Polígono industrial Polvoranca
28914 Leganés (Madrid)

Producto de colección. No recomendado para niños menores de 14 años.

SALVAT

Lanzado en 1984, el Seat Ibiza fue el coche encargado de asegurar la transición de la marca española entre la época de colaboración con Fiat y su venta al Grupo Volkswagen. Basado en una plataforma de origen Fiat, pero con una estética moderna, obra del estilista italiano Giorgio Giugiaro, y una gama de motores desarrollada por Porsche, el Ibiza se convirtió, desde su lanzamiento, en un coche icónico para la marca española y en un líder de ventas incansable.

De carácter juvenil y desenfadado, el Ibiza, apoyado en su nombre que evocaba la mediterraneidad y la jovialidad de la marca, sedujó a cientos de miles de clientes tanto en España como, por primera vez, también en Europa. Estéticamente atractivo, con unos motores de buen rendimiento y consumo aceptable, una habitabilidad generosa y un acabado decente, el Ibiza consiguió superar a sus rivales contemporáneos, el Renault 5, el Ford Fiesta y el Opel Corsa. Asimismo, relanzó una marca celosa de mantener una cierta independencia tecnológica y dispuesta a abrirse paso en el complicado mercado europeo de la época.

La primera generación del modelo, lanzado inicialmente con carrocería de 3 puertas a la que se uniría más tarde una versión de 5 y un derivado sedán, el Seat Málaga, fue el iniciador de una larga y exitosa saga que, en la actualidad, ya va por la quinta generación del modelo. El Ibiza es, desde 1984, uno de los iconos de la marca, su coche más fabricado, con más de cinco millones de unidades producidas y el indiscutible rey de ventas en el mercado español. Junto a su hermano mayor, el Seat León, el Ibiza ha conseguido, en los últimos años revertir la situación de pérdidas de la compañía y llevar a la marca española a la rentabilidad.

El primer Seat auténtico



El primero

El primer Seat Ibiza, lanzado en 1984, era un coche con carrocería de 3 puertas, más grande que sus rivales contemporáneos y más habitable. En la imagen una versión 1.5 GLX.

La historia

Para explicar el lanzamiento del Seat Ibiza, el primer modelo de Seat después de la ruptura del acuerdo entre la marca española y Fiat, conviene repasar las circunstancias en que esta se produjo. Seat fue creada en 1950 bajo el impulso del INI (Instituto Nacional de Industria) una entidad pública del gobierno franquista. Fiat, que fue el socio tecnológico elegido, construyó la fábrica de la Zona Franca de Barcelona y cedió la licencia de fabricación, pero su presencia en el capital de la nueva compañía española era mínima.

A partir de 1960, Fiat aumentó su participación en Seat a cambio de diferentes ventajas fiscales y, dentro de un nuevo acuerdo suscrito entre ambas partes, Seat creó un centro técnico para el desarrollo de coches específicos derivados de los modelos Fiat. Además, inició las exportaciones de modelos construidos en España vendidos por Fiat en sus concesionarios europeos. En 1976, Seat adquirió la fábrica de Autül en Landaben y el Gobierno español, principal accionista de la empresa, intentó que esta se integrara en el Grupo Fiat. Las conversaciones entre ambas partes no resultaron fáciles ya que Seat estaba en una situación

delicada. La firma española era deficitaria, tenía un exceso de capacidad productiva (tras la adquisición de la fábrica de Navarra) y había perdido cuota de mercado en España, situación que podría agravarse tras la entrada en el mercado español de nuevos competidores (tras la llegada de Ford, Nissan y General Motors habían anunciado inversiones en el país).

En 1979, Fiat accedió a integrar progresivamente a Seat en el grupo italiano pero la crisis propia de Fiat, con muchos problemas sindicales en la época, no aconsejaban hacerse cargo de una empresa en pérdidas y pasar parte de la producción al extranjero. Por si fuera poco, aunque estaba bien encarada, la llegada de España a la Unión Europea no tenía todavía fecha concretada y Fiat necesitaba que la posible producción española estuviera libre de cualquier tipo de arancel para su venta en la zona comunitaria. Por todos estos motivos, Fiat decidió dar marcha atrás y cedió su participación en Seat al INI por el precio simbólico de una peseta. En su retirada, el gigante italiano aceptó seguir comprando los modelos que Seat producía en exclusiva (el 127 de 5 puertas y el

1984

En septiembre de 1984 se inició la producción del Seat Ibiza. En la imagen se puede ver el final de la cadena de montaje con las primeras unidades listas para ser enviadas a los concesionarios. Acababa de nacer el primer Seat sin aportación de Fiat de la historia.



131 Familiar), que Seat pudiera seguir fabricando sus modelos bajo licencia (Panda, 127, Ritmo y 131) e incluso que la marca española rediseñara algunos de ellos y pudiera comercializarlos en Europa en una red propia de concesionarios.

SIN SOCIO TECNOLÓGICO

Seat se quedó, no obstante, sin socio tecnológico para fabricar nuevos modelos. La desventaja para la marca española era seguir su actividad como marca independiente o buscar un nuevo socio para un apoyo tecnológico inmediato y una integración a corto plazo. Seat habló entonces con Nissan, Mitsubishi y Toyota (con esta última hubo conversaciones muy avanzadas). Finalmente, Seat cerró un acuerdo de colaboración con el Grupo Volkswagen que inició la fabricación de los modelos Passat, Santana y Polo en la fábrica de Pamplona que más tarde compraría a la propia Seat. Un tiempo después, el Gobierno socialista injectó dinero en Seat que Volkswagen fue adquiriendo de manera progresiva hasta hacerse con el control completo de la compañía. En esos primeros años de la década de 1980, los concesionarios de Seat eran una auténtica amalgama de productos. Convivían en ellos los primeros Volkswagen fabricados en España con modelos Audi y Volkswagen de importación y con los Seat derivados de modelos Fiat (Marcella, Fura y Ronda). A todos ellos se unió, en el año 1984, el Seat Ibiza, el primer modelo desarrollado por Seat sin el respaldo de Fiat, que la marca española presentó en el Salón de París de 1984.

UN COCHE 100% SEAT... O CASI

Seat no tenía los recursos tecnológicos suficientes para desarrollar un modelo propio desde el principio así que, para asegurar la continuidad de la marca mientras se buscaba el socio adecuado, los directivos recurrieron a una solución mixta. Para crear el nuevo Ibiza se apoyaron en diferentes empresas de ingeniería y aprovecharon una plataforma ya conocida, la del Fiat Ritmo adaptada por la marca española para el Seat Ronda.

Sobre esa base, Seat trabajó con dos especialistas en carrocerías, uno para el diseño y otro para la industrialización de la producción de la misma. Del diseño se encargó Giorgio Giugiaro, el diseñador de la firma Ital Design, habitual colaborador de Volkswagen. Cuentan que Giugiaro adaptó para el Ibiza el diseño que había presentado para el Volkswagen Golf de

Seat Ibiza



Diseño italiano

Disenado por Giugiaro, el Seat Ibiza era uno de los coches del segmento B más grandes y con mayor espacio interior de su segmento, una característica que la marca mantuvo con todas las generaciones posteriores de este modelo.



La historia

Seat Ibiza

Desenfadado y juvenil

La marca eligió el nombre de Ibiza para asimilar las características de la isla (joven, mediterránea, bulliciosa) a la de su nuevo modelo. El nombre de la isla, conocida en toda Europa, ayudó a la popularización del modelo.



Versión 5 puertas

Lanzada en 1986, dos años después que la de 3 puertas, la versión de 5 aumentaba la polivalencia del modelo y resultaba ideal como segundo coche familiar por su mayor facilidad de acceso a las plazas traseras.

Sencillo pero completo

El salpicadero del Ibiza, totalmente de plástico, presentaba un aspecto sencillo y no destacaba por su acabado. No obstante, tenía una instrumentación completa, un reloj digital y una ventilación muy eficaz.

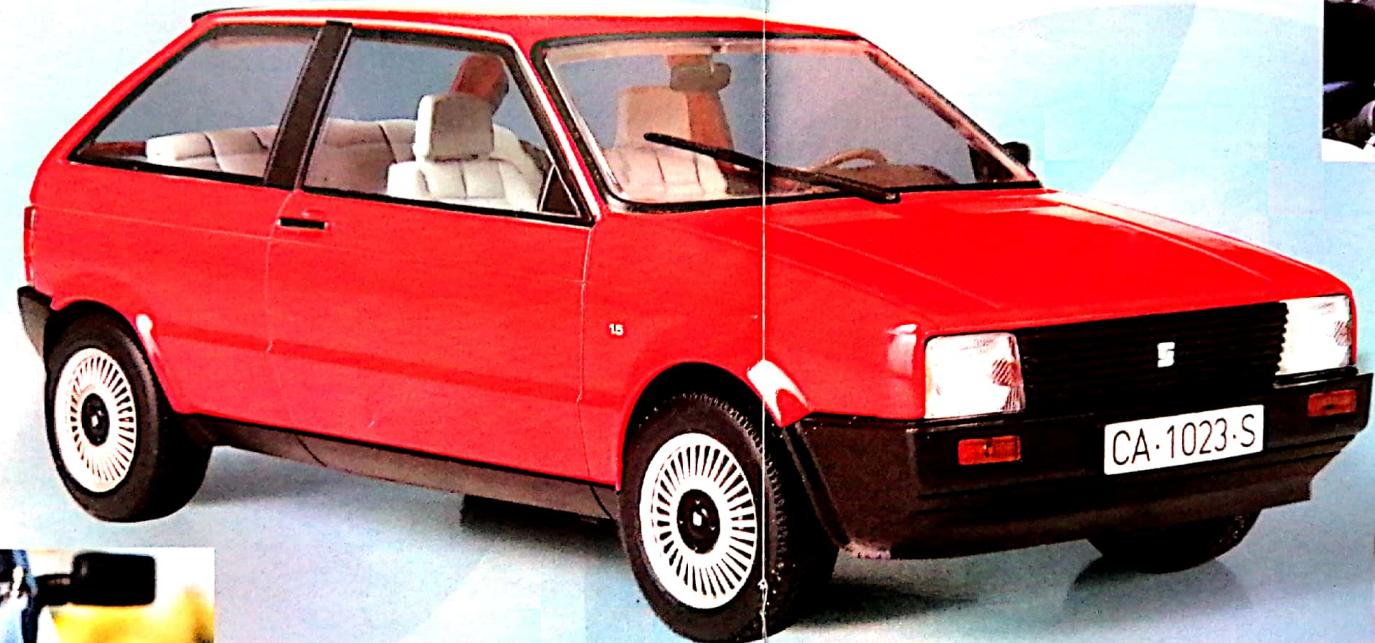


Seat Ibiza

El chasis del Ibiza era el mismo que Seat había utilizado con anterioridad en otros modelos como el 128 o el Ritmo. Era una plataforma de tracción delantera y motor transversal de origen Fiat adaptada a su uso en un coche más pequeño como el Ibiza.

Walter Röhrl
Porsche

Los motores de la gama Ibiza los desarrolló el servicio de ingeniería de Porsche. Contrariamente a lo habitual, la marca alemana permitió que Seat hiciera alarde de ello en las culatas de los propulsores y en la publicidad del Ibiza.



Trapecoidales

Enrasados en la carrocería para mejorar la aerodinámica, los faros del Ibiza tenían forma trapezoidal. En las versiones superiores eran faros de tipo halógeno.

Sin palancas

Seat concentró la mayoría de mandos (luces, limpias y antinieblas), en el volante eliminando así las habituales palancas situadas detrás del volante. Esta fórmula no acabó de convencer a los clientes del coche que destacaron su poca practicidad.



La historia

Rediseño en 1991

El nuevo frontal de la versión de 1991, llamada Ibiza II, presentaba una parrilla distinta, unos nuevos faros con los intermitentes adosados y un parachoques diferente.



UN ÉXITO DE VENTAS

Al estar construido sobre una plataforma del segmento superior, el Ibiza era uno de los coches más grandes y habitables de su segmento. Media 3,64 metros de largo por 1,61 de ancho y tenía una generosa distancia entre ejes de 2,44 metros. Sin embargo, era un coche pesado, lo que incidía de manera importante tanto en el consumo de combustible como en su comportamiento dinámico.

Pese a estas desventajas y a un acabado no muy brillante, con plásticos de calidad media y un diseño interior poco atractivo, el Ibiza se vendió muy bien, tanto en España como en Europa. Su habitabilidad, la disponibilidad de extras como el cierre centralizado, los elevalunas eléctricos o el techo practicable, poco habituales en la época en su segmento y, sobre todo,

Gama completa

Versión GLX en 1991. Se mantenían las tres mecánicas (1,2, 1,5 y 1,7 diésel) y las dos carrocerías. Además, la marca mantuvo en oferta la versión SXI, la más deportiva de la gama.



un precio de venta muy competitivo, le permitieron pasar a dominar a sus principales rivales en España y hacerse un hueco en el segmento en el mercado europeo. Otro factor que contribuyó a su éxito fue una gama bien escalonada, con tres niveles de acabado: L, GL y GLX combinados con los tres motores.

En 1986, SEAT amplió la gama con el lanzamiento de una versión de 5 puertas que aumentó la polivalencia del modelo y dos versiones para complementar la gama en sus dos extremos. Ese año nacieron el Ibiza Junior, con una estética más juvenil y el veterano motor de 903 cc y 44 CV procedente del antiguo SEAT 127 y el Ibiza SXI, la primera versión deportiva del modelo, dotado de una variante con inyección electrónica del motor de 1,5 litros que permitió aumentar la potencia hasta los 100 CV.

DOS REDISEÑOS

Tras un primer rediseño en 1988 y el lanzamiento de diferentes series especiales con nombres tan sugerentes como Del Sol (un modelo acabado en blanco, con parachoques, parrilla y tapacubos de ese color), Disco,



El más deportivo

El Ibiza SXI, con su motor de inyección que rendía 100 CV fue el primer intento de crear un coche deportivo sobre la base del modelo. En cierta medida puede considerarse el precursor de los Cupra.



Tenis o Slalom, el Ibiza se volvió a rediseñar en 1991, cuando SEAT estaba ya dentro del Grupo Volkswagen y la segunda generación, con plataforma compartida con el Volkswagen Polo, estaba ya en pleno proceso de desarrollo.

Llamado Ibiza II, el modelo de 1991 tenía un nuevo frontal, con una parrilla semicarenada, unos faros intermitentes más grandes, los intermitentes adosados y unos parachoques distintos, con un faldón inferior. En la parte trasera cambiaron los pilotos y en algunas versiones apareció una franja negra entre ambos pilotos, justo en el espacio donde se colocaba la matrícula. En el interior se modificó el salpicadero, se aumentó la calidad de los acabados y mejoró la insonorización. Por lo que respecta a la mecánica, la gama se incrementó con la llegada de un motor de 1,7 litros

Series especiales

A imagen del Ibiza Del Sol, con los parachoques, la parrilla y los tapacubos en blanco y techo practicable de serie, SEAT ofreció diferentes series limitadas del Ibiza, tanto en España como en otros países europeos.

Los «derivados»



de cilindrada (el mismo bloque System Porsche, pero con una carrera más larga) que rendía 105 CV siendo, por tanto, el Ibiza de primera generación más potente. El modelo se mantuvo en producción hasta 1993, año del lanzamiento de la segunda generación del Ibiza y fue el segundo modelo de la marca, después del 127, en superar el millón de unidades producidas. Al cierre de la producción, del Ibiza de primera generación se fabricaron 1.290.845 unidades.

VARIANTES

El SEAT Ibiza se fabricó exclusivamente en versiones de 3 y 5 puertas, pero hubo algunos carroceros que realizaron variantes descapotables como la empresa alemana Bieber. En España, SEAT presentó su propio prototipo de un Ibiza descapotable, si bien nunca pasó a la fase de producción. El que sí se construiría, pero en número muy reducido, fue el SEAT Ibiza Raider, un diseño de Francisco Podadera que convertía al Ibiza en un pequeño cupé deportivo. Tenía un frontal con faros escamoteables, una trasera de estilo tres volúmenes,

Un Ibiza real

El actual rey de España, S.M. Felipe VI condujo un SEAT Ibiza tras sacarse el carnet de conducir. Fue una unidad especial con el motor del SXI pintada en color dorado, con aire acondicionado y con los pasos de rueda traseros ensanchados. Hoy el coche está en el museo de la marca.

con la luneta trasera muy inclinada y una carrocería fabricada en fibra de vidrio y kevlar. Consciente de que SEAT jamás daría luz verde a la fabricación de su propuesta, el propio Podadera, bajo la marca Anibal, consiguió fabricar un puñado de unidades hasta que problemas económicos y de suministro lo acabaron condenando.

El modelo derivado del Ibiza más popular fue el Málaga, una berlina de tres volúmenes de 4,27 metros de largo que aseguró la continuidad de una oferta de la marca en el segmento de berlinas tras el cese de fabricación del 131. El Málaga era un modelo sencillo, pero con algunas características interesantes como su buena habitabilidad y, sobre todo, su gran maletero, uno de los mejores de la categoría. Lanzado en 1985 con la misma plataforma del Ibiza, pero con la distancia entre ejes aumentada, el coche aprovechaba algunas piezas interiores de su hermano menor y otras más antiguas como las puertas que eran las mismas del Ritmo aunque con manecillas diferentes. Los motores eran los System Porsche compartidos

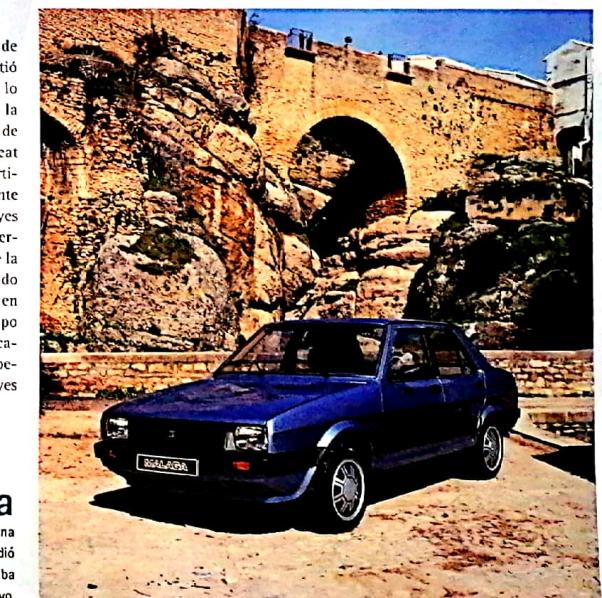
Visto y no visto

SEAT ideó una versión descapotable del Ibiza para competir con modelos como el Peugeot 205, el Fiat Uno o el Talbot Samba, que disponían de este tipo de variantes lúdicas. El coche, pese a su indudable atractivo, no pasó de prototipo.

con el Ibiza incluyendo la versión de 100 CV del Ibiza SXI que se montó el llamado Málaga Injection. De este modelo se lanzó también una versión Premiere con acabado de lujo y un equipamiento que incluía el aire acondicionado. El Málaga se fabricó hasta el año 1991 y fue sustituido por la primera generación del SEAT Toledo, el primer modelo de la marca desarrollado sobre una plataforma del Grupo Volkswagen.

VIDA DEPORTIVA

El SEAT Ibiza, convertido en el eje de la producción de SEAT y en su principal vector de imagen, se convirtió en el modelo más deportivo de la marca y, por lo tanto, en la base de los programas deportivos de la empresa. Tras la eliminación del departamento de competición a finales de la década anterior, SEAT mantuvo algunos resquicios de actividades deportivas a principios de la década de 1980, especialmente con la organización de la Copa SEAT Panda de rallies y la Copa Fura de circuitos. La llegada del Ibiza permitió a la marca disponer de una nueva base sobre la que elaborar una competición monomarca eligiendo para ello los rallies, la especialidad más popular en España en la época. La integración en el Grupo Volkswagen facilitó el retorno de la marca a las carreras con un certamen en el que los pilotos competían, en el marco del Campeonato de España de rallies



El Málaga

Derivado del Ibiza, el Málaga era una berlina de tres volúmenes y cuatro puertas que se vendió aceptablemente bien en España donde destacaba por su gran maletero y su precio atractivo.

Los «derivados»

Con dos motores

Josep María Servià ganó cuatro carreras del Campeonato de España de rallyes de tierra y consiguió dos subcampeonatos con este original Ibiza con dos motores.



Ibiza Grupo B

Aunque fuera solo por la necesidad de montar unos frenos no homologados, SEAT se vio obligada a incluir en el Grupo B su Ibiza de la copa de rallyes. Esto hizo que el modelo, como el resto de Grupo B fuera prohibido a finales de 1986.



Seat Ibiza



Pasado y presente

El primer SEAT Ibiza, a la derecha, junto al modelo lanzado en 2017 y que es, ya la quinta generación del modelo. Al fondo, la zona antigua de Ibiza.

con unos peculiares Ibiza de Grupo B. Lo extraño era precisamente la pertenencia a esta categoría, la más alta de los rallyes de la época. El motivo no era otro que el hecho de que los frenos de serie del Ibiza no eran adecuados para competir y SEAT Sport los modificó de tal manera que se vio obligada a homologar el coche en ese grupo en lugar de hacerlo en Grupo A como le hubiera correspondido por su grado de preparación.

El Ibiza sirvió de base para uno de los vehículos más curiosos desarrollados en aquella época. El piloto gerundense Josep María Servià, hermano del dos veces Campeón de España, Salvador Servià, ideó un SEAT

Ibiza para competir en los rallyes de tierra que tenía la particularidad de disponer de dos motores. Ante la imposibilidad de conseguir la potencia necesaria partiendo del bloque original de 1,5 litros, Servià optó por situar un segundo motor, con su caja de cambios correspondiente, sobre el eje trasero. De esta manera, cada conjunto motor-cambio movía uno de los ejes del coche y ambos estaban sincronizados de manera que, para accionarlos bastaba con un único juego de pedales y una única palanca del cambio con dos reenvíos. De este modo, el modelo ideado por Servià era un coche de tracción en las cuatro ruedas sin necesidad de disponer de un diferencial central de reparto.

Servià debutó con ese coche en 1986, año en que ganó las carreras de Soria y Catalunya, además de proclamarse subcampeón de España. En 1987 se impuso en la carrera de Ávila y renovó su segundo puesto en la general y en 1988 ganó la carrera de Lloret de Mar y terminó tercero del campeonato antes de jubilar definitivamente su invento.



COCHES INOLVIDABLES

EDICIÓN COLECCIONISTA

SALVAT
www.salvat.com

Nota de los editores: Algunos componentes de la colección podrían ser modificados si circunstancias técnicas así lo exigieran.

Editorial Salvat, S.L. C/ Amigó 11, 5.º Planta, 08021 Barcelona