

## DE CAMPEONATO

El Ibiza Kit Car es, de momento, el coche que más satisfacciones deportivas ha dado a la marca española. No en vano, con este modelo Seat fue campeona del Mundo de Rallyes en la categoría 2 litros en 1996 y 97. Una época gloriosa que podría repetirse ahora en la etapa de circuitos.

IBIZA COLLINA FACEBOOK/MAXON



Con los 124 y 1430 Seat ya había obtenido excelentes resultados en pruebas internacionales, pero fue con el Ibiza Kit Car cuando finalmente la marca española dio el salto para disputar el Campeonato del Mundo de Rallyes. El Ibiza de segunda generación era casi un recién nacido y Seat buscó en la competición la manera de demostrar las cualidades de su nuevo modelo.

El tiempo ha venido a confirmar lo acertado de esta decisión, ya que no sólo se ganaban dos títulos mundiales en la categoría 2 litros —con lo que ello supone en lo referente a la imagen de marca—, sino que además el Ibiza se convertía en un auténtico superventas y así se mantiene hoy en día después de tantos años.

Hace ya bastante tiempo que tuve la ocasión de subirme junto a Chus Puras en el Ibiza Kit Car durante una jornada de test en un tramo del Rallye de Cataluña. Más tarde pude conducir tanto en tierra como en asfalto y ahora he tenido la oportunidad de ponerme a sus mandos una vez más. Y tengo que reconocer, que mientras

más lo conduzco, más me gusta. Es, sin duda, uno de los coches de competición con los que más cómodo me he encontrado siempre.

Ágil, manejable y muy fácil de pilotar, el Ibiza Kit Car es una verdadera maravilla que en su momento demostró una gran eficacia, especialmente

en rallyes de tierra. Para ello además de ser muy fiable, cuenta con un motor que si bien no era el más potente de su categoría, tiene muchos bajos, es muy elástico y ofrece un manejo delicioso. Otro aspecto a su favor son las suspensiones, ya que estas ofrecen una extraordinaria capacidad de absorción, lo que permitía rodar a fondo y sin contemplaciones en los tramos más rotos. El Kit Car brillaba así a gran altura en los rallyes más duros del certamen, sacando mucha ventaja a sus oponentes. En asfalto, sin embargo, adolece



LA CONDUCCIÓN DEL IBIZA KIT CAR RESULTA FÁCIL Y ASEQUIBLE PARA CUALQUIER CONDUCTOR.

EL PUESTO DE MANEJO ES COMODIDAD Y ELABORADO PARA LA ÉPOCA.

de un comportamiento ligeramente subvirador —el tren delantero va un tanto cargado— y no es de extrañar que en su día estuviera por detrás de los más potentes y afinados Kit Car de Citroën, Peugeot y Renault, aunque eso sí, su conducción resultaba mucho más fácil y asequible.

El Ibiza Kit Car se desarrolló íntegramente en las instalaciones de Seat Sport, aunque lógicamente fueron varios los suministradores externos que ayudaron a dar forma al proyecto. El motor, por ejemplo, corrió

a cargo del preparador suizo Mader, mientras que la caja de cambios es una Hewlan secuencial de seis velocidades. Esta última cuenta diferencial autoblocante tarado al 70% y sistema Switch-Off, lo que permite pasar a la marcha superior sin embrague y sin levantar el pie del acelerador. Por su parte el equipo de frenos también es de primer nivel y está desarrollado por AP. Dispone de dos bombas, pinzas de seis pistones delante y cuatro detrás, así como discos ventilados de 376 y 280 mm de diámetro. Hay que tener en cuenta que en

este coche se abusa mucho del sistema, dado que la manera más eficaz de conducirlo es utilizando la técnica de frenar con el pie izquierdo para colocarlo en las curvas.

La unidad que ilustra estas páginas y que forma parte de la colección Seat, se encuentra en perfecto estado de revista y bastaría sustituir los «caducados» neumáticos que calza para seguir siendo un coche muy competitivo entre los dos ruedas matricados doce años después de su primer título mundial. Ver para creer. ➔



## Seat Ibiza Kit Car

VIAJES

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. 1.984 cc (84 x 89,5 mm). Bloque y culata en aleación ligera, cigüeñal en fundición sobre cinco apoyos. Cuatro válvulas por cilindro accionadas mediante doble árbol de levas en culata mandado por correa dentada. Gestión electrónica Magneti Marelli con inyección multipunto. Potencia máxima: 191,17 kW (260 CV) a 8.400 rpm. Par máximo: No declarado Régimen máximo: 8.500 rpm

TRANSMISIÓN

Tracción delantera. Cambio manual Hewlan de dientes rectos con seis velocidades y sistema de accionamiento secuencial. Diferencial autoblocante. Embrague de carbono AP.

SUSPENSIÓN

Suspensión delantera tipo McPherson con ángulo interior, trasera de ruedas tiradas. Muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos de gas Ghio. Frenos de disco autoventilados con pinzas AP de seis pistones delante y cuatro detrás (376/280 mm Ø), dos bombas y repartidor de frenada regulable. Dirección de cremallera con asistencia hidráulica. Neumáticos: Pirelli de 225/45/18 montados sobre llantas de aleación Speedline de 17 x 18".

NEUMÁTICOS

Lleno subchasis: 3.860/1.763/1.349 mm. Batalla/Vías: 2.440/1.515/1.500 mm. Peso en vacío: 910 kg.



EL MOTOR FUE DESARROLLADO POR MADER.