

## Historia de SEAT en competición



En **1970** se anunció el inicio de la Fórmula Nacional (conocida posteriormente como Fórmula 1430). Los vehículos de competición disponían de un motor 1430 y de la caja de cambios del SEAT 600. La primera carrera se disputó en el circuito del Jarama (Madrid) y fue un gran éxito, con 27 coches en la línea de salida.

En **1971** SEAT creó un departamento de Vehículos Especiales en su fábrica de Zona Franca (Barcelona) y decidió participar oficialmente en competición el año siguiente, con un equipo formado por Salvador Cañellas y Jorge Babler. Este departamento fue la base del futuro equipo de SEAT competición y del actual departamento de SEAT Sport.

El primer rally para el equipo oficial de SEAT fue el Criterium Luis de Baviera en **1972** en el que participó con un SEAT 124-1600, matrícula B-7169-F. La primera victoria llegó en Octubre en el Rally RACE valedero para el Campeonato de Europa con Cañellas pilotando un 124-1600 TC. Antonio Zanini ganó el rally 2000 Viratges, pasando a ser el tercer piloto de SEAT.

El campeonato de rallies de ese año concluyó con el título de Cañellas, que fue el inicio de una larga lista de títulos en el Campeonato de España de Rallies que terminó en **1978**. El título de Campeón de España de Marcas lo consiguió SEAT desde **1973** hasta **1979**. En este periodo, SEAT participó en 104 rallies con 39 victorias y un total de 96 podiums. En los campeonatos regionales, SEAT obtuvo 250 victorias y más de 750 podiums. En los campeonatos de Turismos, SEAT cuenta con 11 títulos conseguidos desde **1979** hasta **1983**.

También SEAT tomó parte en pruebas del Campeonato Europeo, logrando Antonio Zanini el subcampeonato de Europa en los años **1976** y **1979**. SEAT obtuvo cinco victorias en el Campeonato de Europa.

Pero el resultado más importante de SEAT en aquellos años fue la Copa de Marcas en el Rally de Montecarlo de **1977**, donde Zanini consiguió la tercera plaza y Cañellas la cuarta.

En **1980**, FIAT abandonó a SEAT y la compañía tuvo problemas económicos que motivaron el abandono de las actividades en competición de SEAT, aunque continuó

patrocinando las copas de promoción (Copa Fura en circuitos y Copa Panda de Rallies).

Después de cinco años y tras la integración en el grupo VW, SEAT decide volver a la competición en **1985**, año en que se constituyó SEAT Sport. Las primeras actividades fueron crear la Copa VW Polo de circuitos y el Campeonato SEAT Ibiza de Rallies.

En **1987**, SEAT Sport contaba con dos equipos oficiales en los dos Campeonatos de España de Rallies: asfalto y tierra, con los hermanos Serviá como pilotos (Salvador y José M<sup>a</sup>). En asfalto, con un VW Golf Gti, Salvador comenzó un año de éxitos, venciendo en el Rally Costa Brava, puntuable para el Campeonato de Europa y con máximo coeficiente. Al final del año, Salvador fue segundo en el Campeonato de España, mientras, su hermano José M<sup>a</sup> ganó varios rallies con el Ibiza Bimotor, uno de los desarrollos más importantes de SEAT Sport.

Tras este buen comienzo, SEAT Sport continuó su participación en **1988** con dos VW Golf GTi grupo A en el Campeonato de España de Asfalto y con el SEAT Ibiza Bimotor y el nuevo Marbella Proto en el nacional de tierra. El SEAT Marbella Proto, equipado con un compresor que desarrollaba 140CV de potencia, consiguió el título de campeón, mientras el Ibiza Bimotor finalizó sus actividades con una victoria absoluta. Con la versión Safari del VW Golf GTi, Salvador Serviá ganó la clase de dos ruedas motrices de la Baja Aragón en 1988.

En **1989** SEAT Sport decidió participar en la primera edición de la Copa de España de Raids, logrando José M<sup>a</sup> Serviá la victoria en la clase de dos ruedas motrices. En el Campeonato de España de Rallies de Tierra, Antonio Rius continuó con sus victorias en dos ruedas motrices con el Marbella Proto. En algunas acciones de promoción, estos SEAT Marbella Proto fueron pilotados por campeones internacionales de motociclismo, como Alex Crivillé, Joan Garriga y Jordi Tarrés.

En **1990**, SEAT Sport prosiguió sus actividades representando a VW Motorsport y Audi Sport en España, mientras el Marbella Proto continuó su participación en el nacional de tierra. Antonio Rius defendió los colores de VW en rallies de asfalto con un Golf G60, mientras José M<sup>a</sup> Serviá logró el primer puesto en la Copa de España de Raids con un Audi Coupe Quattro Raid preparado por SEAT Sport.

En **1991**, VW Motorsport y Audi Sport continuaron participando en los mismos campeonatos de la mano de SEAT Sport. Rius ganó el Rally de Córdoba y el Rally RACE mientras José M<sup>a</sup> Serviá venció en el Raid de Mijas y renovando el título de Campeón de España de Raids.

**1992** fue un año decisivo para SEAT Sport. Después de seis años de estudios, se diseñó un vehículo de alta competición, el SEAT Toledo Marathon, que se convirtió en un coche capaz de afrontar los más arriesgados programas en el contexto internacional dando a la marca española grandes triunfos. Además, SEAT Sport continuó con el desarrollo de las actividades promocionales, destacando las Copas Marbella. SEAT Sport y Repsol firmaron acuerdos de patrocinio de las actividades deportivas durante 1993.

El año **1993** estuvo marcado por la crisis que afectó al automovilismo deportivo, lo que obligó a adoptar medidas centradas en el apoyo y potenciación de las Copas SEAT Marbella de tierra, que cumplían su séptima edición. También inició su actividad en la Copa de asfalto, concentrando los esfuerzos y presupuestos en carreras nacionales. El SEAT Toledo Marathon debutaba en la Baja Portugal pilotado por José M<sup>a</sup> Serviá.

**1994** fue un año de éxitos con el SEAT Toledo Marathon. SEAT Sport participó en la Copa del Mundo de Rallies Todo Terreno, donde el alemán Erwin Weber consiguió el segundo puesto en la Baja Portugal. En la Baja España, Weber repitió podio, aunque esta vez fuera en la tercera posición, mientras que el otro Toledo Marathon pilotado por José M<sup>a</sup> Serviá fue cuarto. Otra cita importante para SEAT Sport fue el Raid de Grecia, en el que José M<sup>a</sup> Serviá consiguió la segunda plaza con el Toledo Marathon. Las Copas de Promoción continuaron su desarrollo con varios triunfos en el campeonato de España de Rallies de Tierra dentro de la categoría dos ruedas motrices.

En **1995** y tras 18 años lejos del Campeonato del Mundo, SEAT reapareció con el Ibiza 1.8 16v grupo A pilotado por el alemán Erwin Weber en el Rally de Portugal, logrando el tercer puesto entre los 2RM. En el Rally Acrópolis de Grecia, SEAT consiguió un doblete histórico, con Weber y Rius en primera y segunda posición de su categoría. Debutó la Copa Ibiza 16v.

SEAT afrontó en **1996** su reto más importante hasta la fecha con la participación en el Campeonato del Mundo de Rallies FIA 2 litros con el SEAT Ibiza Kit Car, y con el objetivo de conquistar el título. Después de participar en 8 rallies con diferentes resultados, el equipo español conseguía proclamarse en el Rally RAC de Gran Bretaña, última prueba del calendario Campeón del Mundo FIA 2L en su primera participación, algo que ninguna otra marca había logrado.

Después del éxito del año anterior, SEAT comenzaba la temporada de **1997** con el listón muy alto. El objetivo era conseguir el título de la recién creada Copa de Mundo de 2 litros. En el Rally de España debutó el nuevo SEAT Ibiza Kit Car EVO 2 con el que la marca española comenzaba a cosechar triunfos en el Rally de Argentina y continuó ganando en el resto de rallies, logrando ocho victorias consecutivas (Italia, Indonesia, Nueva Zelanda y RAC). Con estos resultados, SEAT se proclamaba matemáticamente vencedora de la Copa del Mundo de 2L al final del Rally de Italia. SEAT anunció la construcción del WRC con el que debutó en el Rally de Finlandia de 1998.

La temporada de **1998** fue histórica para SEAT. Consiguió su tercer título mundial consecutivo en la categoría de 2 litros con Harri Rovannerä, Oriol Gómez, Toni Gardemeister, Jörgen Jonasson y Gwyndaf Evans como pilotos, e hizo debutar el SEAT Córdoba WRC en Finlandia. Además consiguió el primer punto con el WRC en el Rally RAC de Gran Bretaña.

SEAT participó en **1999** en el Campeonato del Mundo de Rallies con el Córdoba WRC pilotado por Piero Liatti y Harri Rovannerä. Consiguió su primer scratch en el tramo más famoso del Rally de Montecarlo: el Col de Turini. Harri Rovannerä fue el más rápido en el Channel 4 Rally (Finlandia) con el Córdoba WRC E2. En el Rally de Nueva Zelanda, Toni Gardemeister logró el primer podium para el SEAT WRC. Debutó oficialmente el SEAT Córdoba WRC E2 en el Rally de Finlandia, finalizando en quinta y sexta posiciones de la general (Rovannerä y Gardemeister). Primera participación en China, donde el equipo de SEAT sumó más puntos gracias al quinto puesto de Rovannerä. SEAT Sport cerraba la temporada con un fantástico tercer puesto de Rovannerä en la última prueba del calendario, el Rally de Gran Bretaña. Como colofón, se anunciaba el fichaje del piloto francés Didier Auriol, que se unía al finlandés Gardemeister para conducir los Córdoba WRC E2 la siguiente temporada.

La del **2000** que comenzó en Montecarlo, donde Gardemeister terminó cuarto después de estar luchando desde el primer tramo contra los coches más rápidos. En Kenya, el rally más duro del calendario, SEAT conseguía el primer podium de la temporada.

Auriol llevó el Córdoba WRC a la tercera posición, consiguiendo el scratch en las dos pasadas por el tramo más rápido de la prueba. En Finlandia, SEAT debutó con la tercera evolución del Córdoba, denominado E3. Antes de la siguiente prueba, el Rallye de Chipre, SEAT anunciaba que en el 2001 no estaría presente en el Campeonato del Mundo de Rallies, para centrarse en una nueva y más ambiciosa actividad: fabricar series limitadas de coches especiales. En el Salón de Birmingham, SEAT Sport presentaba el primer producto de altas prestaciones, el Ibiza Cupra R. El año terminaba con una impresionante inscripción de SEAT en el RAC. Los cuatro pilotos más ligados a la marca española, Auriol, Gardemeister, Rovander y Evans condujeron los Córdoba WRC.

A principios de **2001**, SEAT presentó un programa deportivo que abordaron los dos equipos oficiales de la marca española y que se centró en los Campeonatos de España de Rallies de Asfalto y de Tierra. Después de una brillante temporada, Marc Blázquez se proclamó campeón de rallies de tierra con el equipo SEAT Repsol YPF, mientras Cañellas se hizo con el subcampeonato de rallies de asfalto con el equipo SEAT Telefónica Movistar, ambos al volante del SEAT Córdoba WRC.

La temporada **2002**, significaba la vuelta de SEAT a la competición en circuito con la organización de la Supercopa SEAT León que se disputaba en circuitos de España y Portugal. Esta competición alcanzó un notable éxito en su primer año de celebración. De participación, nivel de pilotaje, eco de los aficionados y cobertura mediática. Alfredo Mostajo fue el gran dominador de la primera mitad del campeonato pero fue Joan Vinyes el más eficaz en la segunda parte y vencedor final de la Supercopa.

El año **2003** representó un hito importante para SEAT Sport con el regreso a la competición internacional de alto nivel. Con Jordi Gené y Frank Diefenbacher como pilotos, el SEAT Toledo Cupra consiguió actuaciones prometedoras en su primer año en el certamen. A nivel nacional, SEAT logró con el Toledo GT un magnífico triunfo en el Campeonato de España de la especialidad y la Supercopa SEAT León demostró un alto nivel de competitividad con Luis Miguel Reyes como vencedor final.

En **2004** SEAT consiguió su primera victoria en el Campeonato de Europa de Turismos, superando sus previsiones y convirtiendo al Toledo Cupra en uno de los protagonistas del campeonato, logrando además de la victoria en Oschersleben cuatro podiums, dos pole position y tres vueltas rápidas gracias a Rickard Rydell, Jordi Gené y Frank Diefenbacher. La actividad internacional de la marca resultó especialmente destacada en el BTCC, uno de los campeonatos de turismos de mayor prestigio en el continente. Los pilotos de SEAT Sport UK Jason Plato y Robert Huff lograron nueve victorias consiguiendo Plato el tercer puesto final en el campeonato.

La Supercopa León también fue protagonista en diversos países. Marc Carol ganó en España, James Pickford en Inglaterra y Sebastian Stahl en Alemania, y Turquía se añadió al grupo de países que acogen el certamen. Portugal con la Vodafone Cup también dio a los SEAT León una notable presencia en circuitos durante el 2004, año en el que debutó en el Campeonato de España el SEAT Cupra GT.

En **2005** SEAT continuó su participación en el WTCC consiguiendo un total de tres victorias, dos con el SEAT Toledo, pilotado por Rickard Rydell en Silverstone y por Peter Terting en Puebla. Paralelamente, el equipo preparaba dos debuts simultáneos, el del SEAT León WTCC y el del León Supercopa.



En Oschersleben aparecía el León pilotado por Jordi Gené, que llevaría el coche a la victoria pocas semanas después, en la tercera carrera del nuevo coche, ganando en la prueba puntuable de Valencia. En esta misma carrera debutaban otras dos unidades del León, confirmando que era el coche del futuro para SEAT Sport.

Al mismo tiempo que la Supercopa SEAT León seguía siendo protagonista en Gran Bretaña, Alemania, Turquía y España, SEAT Sport preparaba el nuevo León destinado a la Supercopa, que sería presentado oficialmente en la última carrera del campeonato español, celebrada en el Circuit de Catalunya y que vería a Oscar Nogués proclamarse Vencedor. En dicha carrera se celebró también el European Master, que reunió a los cuatro mejores clasificados de cada una de las Supercopas, y que vio a Florian Gruber como ganador.

La progresión del SEAT León no se detuvo en **2006**, y la marca empezó a cosechar éxitos, el más sonoro de los cuales fue la consecución del Campeonato Británico de Turismos, al imponerse en la clasificación de constructores. Al mismo tiempo SEAT fue una de las grandes protagonistas en el Mundial, donde acabó en segunda posición tras una reñida temporada que no decidió los títulos hasta la última prueba.

En dicha carrera no menos de nueve pilotos y dos marcas podían ser campeones, y SEAT acabó el Mundial como Subcampeón de Constructores. El balance fue altamente satisfactorio, pues se consiguieron tres victorias, con Yvan Muller en Brands Hatch, Jordi Gené en Curitiba y Gabriele Tarquini en Estambul. Además se consiguieron cinco pole position, ocho vueltas rápidas y un total de veintidós podiums.

Alguno de los momentos más brillantes de la temporada se dieron en Brands Hatch, cuando tres SEAT León coparon al completo el podium, con Peter Terting y James Thompson acompañando al ganador. En la carrera celebrada en España, en el circuito

de Cheste, Tom Coronel dio a SEAT el Trofeo Yokohama para Pilotos Independientes. Este Título se suma a los Campeonatos nacionales de Finlandia e Italia, ganados respectivamente por Ali Laivola y por Roberto Colciago, y al Campeonato Europeo, que vio el doblete de Ryan Sharp y Emmet O'Brien.

También la Supercopa SEAT León siguió compitiendo en Gran Bretaña, Turquía, Alemania, y por supuesto España. El certamen en estos dos últimos países se hizo ya con el nuevo León, que demostró su competitividad, y con el número máximo de inscritos cubierto, dio lugar a certámenes competidos y espectaculares.

