

## SEAT Ibiza : une « success story » sur trois décennies

- Le modèle le plus vendu de la marque germano-espagnole est présent sur le marché depuis 30 ans. L'Ibiza est l'un des véhicules leaders de son segment
- Il s'agit du premier produit développé par SEAT en tant que société indépendante
- Quatre générations caractérisées par un profil jeune et sportif, ainsi que par des performances supérieures



Le modèle le plus vendu dans toute l'histoire de SEAT est présent sur le marché depuis 30 ans. Au fil de ces trois décennies, la SEAT Ibiza est devenue le modèle le plus vendu dans la longue histoire de la marque germano-espagnole ; elle est aussi la n°1 de son segment en Espagne depuis près de 15 ans. Les quatre générations de la SEAT Ibiza ont toujours affiché leur esprit jeune et sportif et sont, depuis longtemps, très appréciées pour leurs performances brillantes et pour leur rapport qualité/prix des plus intéressants.

Le constructeur choisira en 1984 ce qui s'appelait encore le Salon de l'Automobile de Paris pour dévoiler au monde la SEAT Ibiza. Un événement mémorable, puisqu'il s'agis-

sait alors du premier produit entièrement développé par l'entreprise en tant que société indépendante. C'est dès cette époque que sa popularité s'est affirmée. Une popularité toujours d'actualité, puisque la voiture s'est vendue depuis à près de 5 millions d'exemplaires.

### **Première génération (1984-1993) : l'alliance de noms célèbres**

Présentée en 1984, la toute première Ibiza constitue alors une grande nouveauté, car elle est basée sur la plateforme de la SEAT Ronda, afin d'associer l'espace et le confort intérieurs d'un modèle de catégorie supérieure à une carrosserie plus compacte (3,60 m de long). Pour ce projet, SEAT collabore avec des acteurs célèbres du monde de l'automobile, comme Italdesign, le bureau de style de l'Italien Giorgio Giugiaro, Karmann pour l'industrialisation et Porsche pour la technologie appliquée aux moteurs (baptisée « System Porsche » et arborée par l'Ibiza sur son bloc-moteur).

L'arrivée de l'Ibiza revitalise la chaîne de production du constructeur, située dans la Zone franche (« Zona Franca ») de Barcelone. Avec une gamme de motorisations à essence dont la puissance est comprise entre 44 et 100 ch et un diesel économique de 55 ch, l'Ibiza devient un puissant aimant pour les acheteurs hispaniques comme étrangers. Les chiffres d'exportation s'avèrent d'ailleurs remarquables, passant même le cap des 119.000 unités en 1990.

Initialement commercialisée en 3 portes, l'Ibiza apparaît en version 5 portes en 1986, afin de séduire les clients en attente de davantage d'espace. Par ailleurs, la première SEAT Ibiza avec un nom de modèle spécifique sera la SXI, dotée d'un moteur de 100 ch. Lancée en 1988, elle sera source d'inspiration pour les déclinaisons actuelles CUPRA et FR.

Après sept ans de présence sur le marché, le modèle subit en 1991 une transformation profonde, baptisée New Style et qui porte essentiellement sur la partie avant (désormais plus arrondie et plus profilée, avec un pare-chocs et un spoiler redessinés) et sur l'aménagement intérieur, l'amortissement directionnel et l'isolation sonore étant renforcés. Autre développement : la version Sport Line, dotée de la dernière évolution du moteur System Porsche, tire une puissance de 110 ch de ses 1.700 cm<sup>3</sup> de cylindrée. L'année suivante, la SEAT Ibiza devient la voiture officielle des Jeux olympiques de Barcelone.

De son lancement, en 1984, à la sortie de la chaîne de montage du dernier exemplaire sur le site de la Zone franche de Barcelone, en 1993, l'Ibiza première du nom aura été produite à 1.308.461 exemplaires.

### **Deuxième génération (1993-2002) : le premier modèle construit à l'usine de Martorell**

En 1993, la marque espagnole annonce la sortie de la deuxième génération de l'Ibiza, une nouvelle venue qui suivra les traces de sa devancière. La longue histoire de SEAT contient donc un chapitre entièrement consacré à ce modèle, qui sera le premier à être produit dans la nouvelle usine de Martorell. Ce nouveau jalon vient renforcer l'optimisme des dirigeants de la marque et augure d'un démarrage fantastique pour cette deuxième génération, dévoilée en 1993 au Salon de Barcelone.

Les évolutions stylistiques sont manifestes : lignes plus arrondies et plus fluides, auxquelles il faut ajouter des équipements et des technologies moteur associés à l'époque à des véhicules de segments supérieurs. Ces caractéristiques serviront de tremplin à la SEAT Ibiza pour se propulser sur de nouveaux marchés, où son rapport qualité/prix avantageux sera apprécié.

Développée au sein du Groupe Volkswagen, l'Ibiza de la deuxième génération propose un choix de six motorisations (essence, diesel et turbodiesel) et deux carrosseries (3 et 5 portes). À l'époque, l'Ibiza fait un bond de géant en matière de qualité de fabrication et devient le premier modèle de sa catégorie à recevoir un moteur TDI de 90 ch. Trois ans plus tard, en 1996, elle récidive avec le moteur TDI de 110 ch, alors le plus puissant diesel de son segment. Sortie deux ans auparavant, en 1994, la 1.8i GTI 16V de 130 ch sera l'Ibiza la plus sportive jamais produite.

En 1996 également, alors que des progrès dans les processus de production permettent d'adopter des boucliers d'une pièce ainsi qu'une nouvelle gamme de motorisations, SEAT lève le voile sur la spectaculaire version CUPRA (pour « Cup Racing ») animée par le moteur 2 l de 150 ch, une voiture aux performances exceptionnelles et au look résolument sport. Cette commercialisation très attendue est exploitée par SEAT pour célébrer sa brillante victoire en championnat du monde des rallyes FIA 2 l avec la SEAT Ibiza Kit Car, un titre qu'elle remportera à nouveau en 1997 et 1998.

1997 verra aussi l'arrivée de la première Ibiza dotée d'une boîte automatique à 4 rapports, accouplée à un moteur à essence 1.6i de 101 ch. Au Salon de Barcelone 1999, l'Ibiza révèle un style revisité. Son design entièrement repensé, qui se manifeste à l'extérieur comme à l'intérieur, se distingue par des feux plus largement dimensionnés et par une calandre qui reflète la nouvelle image de la marque. Dans l'habitacle, un nouvel écran multifonction grand format affiche les informations de l'ordinateur de bord, de la climatisation et du système audio.

Un an plus tard, en mai 2000, à l'occasion du 50<sup>e</sup> anniversaire de SEAT, la société présente la nouvelle SEAT Ibiza CUPRA à moteur 1.8 turbo de 156 ch, première voiture de son segment à proposer l'ESP (programme électronique de stabilisation).

L'expérience engrangée par SEAT Sport au cours de six saisons en championnat du monde des rallyes bénéficie rapidement aux clients, avec la commercialisation de la SEAT Ibiza CUPRA R, premier modèle de série développé par la division Sport du constructeur. Dotée du prestigieux moteur 1.8 20V turbo de 180 ch, cette voiture exclusive sera produite en série limitée (200 exemplaires).

Les ventes de cette génération dépasseront celles de la première Ibiza, avec un total de 1.522.607 unités livrées entre 1993 et 2002.

### **Troisième génération (2002-2008) : adoption du concept de « châssis agile »**

La troisième génération de l'Ibiza voit le jour en 2001 et, une fois encore, marque un progrès significatif en termes de qualité de fabrication, de gamme de motorisations et de performances dynamiques. Créateur de son design, Walter de Silva lui a concocté une silhouette plus séduisante, qui vient souligner sa vivacité accrue.

En fait, l'Ibiza 2001 sera le premier modèle de la marque à intégrer le concept de « châssis agile » sur l'intégralité de ses variantes. Développée par le Centre technique de Martorell, la nouvelle venue place la barre encore plus haut, notamment avec des moteurs diesel qui peuvent atteindre 130 ch.

2004 : l'Ibiza fête en grande pompe son 20<sup>e</sup> anniversaire avec plus de 3,3 millions d'exemplaires produits et avec l'introduction de deux nouvelles versions sportives qui deviendront par la suite les symboles de la marque ibérique : d'une part, la FR (« Formula Racing »), animée par le 1.9 TDI de 130 ch ou le 1.8 turbo de 150 ch, et, d'autre part, la CUPRA, dont le 1.9 TDI de 160 ch est alors le diesel le plus puissant de sa catégorie, tandis que le moteur à essence 1.8 20V de 180 ch offre des niveaux de performances plus élevés.

En février 2006, la SEAT Ibiza se dote d'une nouvelle image, plus sportive et nettement plus moderne. Parmi les améliorations figurent de nouveaux aménagements intérieurs et de nouveaux pare-chocs, le tout dans une série de 18 versions associant 5 niveaux de finition et 11 motorisations.

La version ECOMOTIVE est présentée à la fin de 2007. Dotée du 1.4 TDI de 80 ch avec filtre à particules, elle devient le modèle le plus écologique de son segment grâce à des émissions de CO<sub>2</sub> de 99 g/km seulement.

Les ventes de l'Ibiza troisième du nom atteindront 1.221.200 unités au total, ce qui en fait le modèle le plus distribué dans son segment depuis son lancement.

### **Quatrième génération (depuis 2008) : une combinaison parfaite d'esthétique et de technologie**

Depuis sa création, en 1984, l'Ibiza est un modèle emblématique pour SEAT. C'est aussi son modèle le plus connu dans le monde. L'arrivée d'une nouvelle génération, en 2008, apporte ainsi la preuve que l'Ibiza déclenche enthousiasme et admiration partout où elle apparaît.

Au milieu de l'année 2008, SEAT entame la campagne promotionnelle de la quatrième génération de l'Ibiza autour de deux mots-clés qui résument parfaitement les qualités de la nouvelle venue, « beauté » et « technologie », auxquels vient s'ajouter un troisième trait de caractère : la qualité.

Cette qualité s'accorde parfaitement avec le design intérieur et extérieur de la voiture, puisque le concept « Arrow Design » appliqué à la face avant confère à la nouvelle Ibiza une allure à la fois plus sportive et plus exclusive que celle des versions précédentes, et ce, grâce aux lignes géométriques tendues dues au talent du Belge Luc Donckerwolke, alors directeur du Design de SEAT, et à l'évolution du concept classique de la marque, « Dynamic Line », pour les flancs. Cette nouvelle mouture de l'Ibiza se signale par ses deux versions de carrosserie bien distinctes : le coupé sport 3 portes et la 5 portes.

De surcroît, l'équipement de série comprend notamment les airbags latéraux, l'ESP (elle sera le premier modèle de toute la gamme à disposer de série du programme électronique de stabilisation), l'assistant au démarrage en côte « Hill Hold Assist » et le système

de surveillance de la pression des pneus, l'ensemble contribuant à augmenter le confort et la sécurité.

Les crash-tests organisés par l'Euro NCAP permettent de valider l'excellent travail effectué par le Centre technique de Martorell. Résultat : 5 étoiles pour la protection des occupants, 4 pour la sécurité des enfants et 3 pour la protection des piétons.

La nouvelle Ibiza présente également de remarquables qualités dynamiques résultant de l'adoption de la nouvelle plateforme du Groupe Volkswagen développée pour ce segment, plateforme qui permet d'accueillir la boîte automatisée DSG à 7 rapports, accouplée au moteur à essence 1,6 l de 105 ch. Il s'agit d'une première dans cette catégorie, la nouvelle venue occupant ainsi une position privilégiée par rapport à ses rivales.

L'Ibiza quatrième du nom propose au total six motorisations, dont trois à essence (1.2 de 70 ch, 1.4 de 85 ch et 1.6 de 105 ch) et trois diesels (1.4 TDI de 80 ch, 1.9 TDI de 90 ch et 1.9 TDI de 105 ch) avec filtre à particules. Toutes affichent des émissions de CO<sub>2</sub> exceptionnellement basses, la version TDI ECOMOTIVE de 80 ch devenant même le modèle le plus écologique de son segment avec ses 98 g/km, une performance encore soulignée par sa consommation de carburant (en cycle mixte) limitée à 3,7 l/100 km.

Les déclinaisons les plus sportives font leur apparition en 2009, d'abord avec la CUPRA SC 3 portes, dont le capot dissimule le 1.4 TSI à essence de 180 ch accouplé à la boîte automatisée DSG, puis rapidement avec les SC et FR 5 portes, animées par le 1.4 TSI en version 150 ch ou, plus tard (en 2010), par le FR TDI de 143 ch. L'équipement complet comprend le différentiel autobloquant à régulation électronique XDS et les phares Bi-Xenon à technologie AFS. La série des Ibiza sportives se verra couronnée par l'arrivée des versions Bocanegra, hommage à la légendaire SEAT 1200 Sport « Bocanegra » des années 1970. Disponible en blanc ou en rouge avec un masque avant noir, la Bocanegra contemporaine rappelle certains des meilleurs moments de l'histoire de la marque. Le prototype de la Bocanegra a en réalité servi de base stylistique à la nouvelle Ibiza présentée en 2008 au Salon de Genève.

2010 voit l'adoption des moteurs 1.2 TDI de 75 ch et 1.2 TSI de 105 ch. Les TDI animent la nouvelle version ECOMOTIVE, dont la consommation moyenne de 3,4 l/100 km est aussi impressionnante que les émissions de CO<sub>2</sub>, qui plafonnent à 89 g/km. La même année, la famille Ibiza accueille une version break baptisée ST, une évolution qui, une fois encore, confirme que cette série de modèles compte parmi les plus complètes de sa catégorie.

En 2012, la SEAT Ibiza subit sa dernière réactualisation stylistique en date, et ce, pour ses trois versions de carrosserie (SC 3 portes, 5 portes et break ST), la gamme de motorisations, par ailleurs inchangée, s'enrichissant d'un nouveau 1.6 LPG de 82 ch qui fonctionne au gaz de pétrole liquéfié (LPG) ou à l'essence. La CUPRA remise au goût du jour est dévoilée au début de 2013 : elle affiche des performances dynamiques accrues et des phares Bi-Xenon à technologie DEL.

Dernier joyau ajouté à la gamme SEAT : la 1.4 TSI ACT de 140 ch, une version hautement technologique, puisqu'il s'agit de la première à être proposée par la marque espagnole avec le système ACT (« Active Cylinder Technology »). Ce bloc TSI de pointe associe la désactivation sélective de cylindres à toute une série de technologies synonymes d'éco-

nomies, comme le « downsizing », la suralimentation par turbocompresseur, le système « Stop-Start » et la récupération (transformation en électricité de l'énergie cinétique à la décélération). De concert, ces nouvelles technologies moteur garantissent à la fois un comportement dynamique efficace sur le plan énergétique et une sobriété extrêmement convaincante.

## SEAT Ibiza : les concept-cars

- Prototypes et concept-cars inspirés de l'Ibiza sont à l'honneur dans nombre de salons automobiles
- Ibiza Cabrio, Proto C, Ibiza Vaillante, SportCoupé Bocanegra ou IBZ : des pionniers sur trois décennies
- Si certains annoncent les générations à venir de l'Ibiza ou de nouveaux types de carrosserie qui viendront compléter la série de modèles, d'autres sont de purs exercices de style

Si la SEAT Ibiza première du nom a fait sensation au Salon de l'Automobile de Paris en 1984, il y a déjà trente ans, un certain nombre de concept-cars et prototypes dévoilés au cours de sa longue histoire ont pris par surprise les principaux salons internationaux. Au cours de ces trois décennies, SEAT a su exploiter son design novateur pour lancer le travail de développement des générations à venir de l'Ibiza ou pour anticiper les nouveaux types de carrosserie qui allaient être intégrés à cette série de modèles.

Barcelone, Paris, Genève, Francfort : autant de hauts lieux de l'automobile qui verront se succéder les prototypes et concept-cars destinés à forger la SEAT Ibiza.

### Ibiza Cabrio (1986) : un exercice de style à la séduction exclusive

Concept attrayant et original apparu deux ans après le lancement de l'Ibiza, l'Ibiza Cabrio sera déclinée dans plusieurs versions entre 1986 et 1991.

Le premier de ces prototypes, l'Ibiza Cabriolet de Proto Design, est dévoilé en Grèce en 1986. Dessiné par Elias Bacoulas et doté d'une carrosserie noire, ce modèle se distingue par son originalité et sa personnalité spécifique. Un an plus tard, en 1987, le Salon de Barcelone accueille l'Ibiza Cabrio signée ASC, un fournisseur américain de systèmes de carrosserie à la pointe en matière d'ingénierie et de design. Dérivée de l'Ibiza I, elle possède un impact visuel qui résulte de sa couleur rouge, omniprésente sur la carrosserie, les jantes et la sellerie.

Le troisième prototype de l'Ibiza Cabrio est créé par Italdesign en 1989. Il se dote de pare-chocs noirs et d'une robe rouge moins voyante que celle de la version précédente. Ce modèle fait aujourd'hui partie de la collection de voitures historiques de SEAT. Quant au quatrième et dernier prototype, il apparaît en 1991. Basé sur le restylage New Style de l'Ibiza adopté la même année, il bénéficie d'un traitement intégralement blanc. Au total, il s'agit donc de quatre études stylistiques différentes pour un même concept, des études qui font sensation auprès du public et augmentent considérablement la popularité de l'Ibiza dans les années 1980.

### Proto C (Paris, 1990) : quand Giugiaro préfigure la deuxième génération

L'étroite collaboration avec Giorgio Giugiaro se poursuit bien après la première SEAT Ibiza. En effet, le designer italien de talent contribue également de manière significative à l'élaboration du Proto C, qui préfigurera la deuxième génération du « best-seller » de

la marque espagnole. Dévoilé en 1990 au Mondial de l'Automobile de Paris, il repose sur un système de plateforme et motorisation du Groupe Volkswagen, mais conserve, profondément ancré, son caractère latin.

Le Proto C mesure 3,91 m de long sur 1,67 m de large, pour une hauteur de 1,12 m, soit des dimensions très proches de celles de l'Ibiza II de 1993. En outre, bien que son design soit globalement futuriste et difficile à transposer sur un modèle de production, certains de ses traits sont repris par le modèle définitif, lancé quelques années plus tard.

### **Ibiza Vaillante (Genève, 2006) : une voiture de fiction pour un conducteur virtuel**

La SEAT Ibiza Vaillante renvoie au personnage de BD Michel Vaillant. Tel est d'ailleurs l'objectif du SEAT Design Centre de Martorell lorsqu'il crée ce véhicule : permettre au public d'imaginer qu'il pourrait, grâce à cette voiture de fiction, rejoindre une destination où il vivrait les aventures les plus inattendues. C'est pourquoi SEAT n'aura jamais l'intention de fabriquer, et a fortiori de commercialiser, l'Ibiza Vaillante. Et c'est aussi pourquoi elle ne représente pas la base d'une nouvelle Ibiza. Il s'agit simplement d'une voiture virtuelle, sortie tout droit des planches d'un album de bande dessinée pour venir s'exposer dans un salon automobile, en tant qu'illustration de l'image sportive et jeune de la marque, et « booster » le lancement de l'Ibiza de 2006.

Sa présence au Salon de Genève a pour but d'attirer les visiteurs sur le stand SEAT, afin que chacun puisse y admirer un véhicule développé sur la base de l'Ibiza et qui aurait très bien pu être la première compacte conduite par le héros et pilote de fiction Michel Vaillant. Et non un show-car extravagant de plus. Avec la Vaillante, le directeur du Design de SEAT, Luc Donckerwolke, et son équipe voulaient créer une Ibiza qui soit clairement inspirée par le héros de BD, une Ibiza irréaliste véhiculant le message selon lequel une telle voiture avait sa place dans une bande dessinée, un canal de communication courant chez les jeunes.

Pour ce projet, le département Design de SEAT part d'un prototype unique développé par SEAT Sport, en l'occurrence une Ibiza spéciale avec des trains avant et arrière différents, des voies élargies de 40 mm et des pneus au format 235/35 R 19 montés sur des jantes de 19 pouces de diamètre et 8,5 pouces de large. Elle est animée par un quatre cylindres 1,8 l turbo dérivé de celui de la précédente Leon Cupra. Principale différence : la puissance, puisque le moteur initial développait 225 ch, contre 240 ch pour celui de l'Ibiza Vaillante.

### **Ibiza SportCoupé Bocanegra (Genève, 2008) : le retour d'une légende**

SEAT choisit le Salon de Genève pour dévoiler son nouveau prototype baptisé SportCoupé « Bocanegra », une voiture qui rend hommage au légendaire modèle sport des années 1970, synonyme de caractère et de sportivité. Il sera employé par la marque espagnole pour appuyer le lancement de l'Ibiza nouvelle génération. Suscitant une émotion intense au premier regard, la « Bocanegra » incarne la théorie de l'esthétique à la fois séduisante et pratique imaginée par le directeur du Design de SEAT, Luc Donckerwolke. La voiture est signée par le SEAT Design Centre de Martorell.

Elle tire son nom « Bocanegra » de sa spectaculaire partie avant, entièrement noire, dont la zone supérieure se distingue par l'étonnant panneau en plexiglas assombri qui abrite



les phares à DEL. Sa remarquable silhouette de coupé 2 portes se voit précisément rehaussée par cet habillage noir, réminiscence – même après une si longue période – du premier coupé sport de SEAT, la mythique Bocanegra.

La carrosserie surbaissée et captivant le regard de la « Bocanegra », ce coupé compact de 4 m de long, offre alors une synergie parfaite entre look et comportement sportifs, d'une part, et fonctionnalité, espace et normes de sécurité de haut niveau, d'autre part, de façon à répondre à tous les besoins ou presque.

Sous le capot, ce prototype SEAT renferme l'association inédite du moteur 1.4 TSI bi-turbo, à la fois puissant et économique, et de la boîte automatisée DSG à double embrayage et 7 rapports, commandée par des palettes situées au volant. La « Bocanegra » rencontre un tel succès qu'une édition limitée du prototype sera disponible un an plus tard, après le lancement de la quatrième génération de l'Ibiza.

### **IBZ (Francfort, 2009) : l'arrivée de la version familiale**

SEAT présente au Salon de Francfort 2009 son étonnant Concept IBZ, une étude qui préfigure la nouvelle version familiale de l'Ibiza. Le Concept IBZ allie modularité et fonctionnalité dans des lignes extérieures et intérieures préservées et sans compromis, pleinement représentatives des valeurs de la marque que sont la jeunesse, la sportivité et le design.

Une fois encore, le directeur du Design de SEAT, Luc Donckerwolke, a laissé libre cours à sa vision esthétique pragmatique de l'automobile pour concevoir un véhicule qui associe un design séduisant et une fonctionnalité sans égale, mariant confort et espace à la traditionnelle philosophie sportive propre à tous les modèles SEAT. Le défi consistait à associer un châssis allongé de familiale, assurant une plus grande capacité de chargement, avec la personnalité fougueuse et exclusive de l'Ibiza.

La face avant du Concept IBZ illustre l'évolution minutieuse du design « en flèche », la signature stylistique de SEAT. Le capot possède en son centre une arête, vecteur de symétrie, qui confère précision et netteté au visage bien connu de l'Ibiza. Des lignes tendues viennent surplomber les phares, dont la structure intérieure, évocatrice des facettes d'un diamant, associe technologie DEL et fibres optiques.

Le regard est naturellement attiré par la partie arrière, entièrement redessinée, et qui identifie d'emblée l'IBZ. Soulevé, le hayon révèle un coffre étonnamment spacieux d'une capacité de 410 l. Ce volume peut même être encore considérablement accru si l'on rabat les dossiers des sièges arrière, ce qui permet de libérer une surface de charge totalement plane jusqu'aux dossiers des sièges avant. La voiture peut être chargée jusqu'au toit, que les sièges arrière soient rabattus ou redressés.

## **La SEAT Ibiza en compétition : la légende a aussi remporté trois titres mondiaux en rallye**

- **La SEAT Ibiza Kit Car remporte le championnat du monde des rallyes, catégorie 2 l, en 1996, 1997 et 1998**
- **Le département SEAT Sport est créé à la même époque que la première Ibiza, qui gagne dès 1985 une manche du championnat espagnol**
- **Plusieurs formules de promotion recourent à ce modèle légendaire en rallye, dans des épreuves disputées sur asphalte comme sur terre**
- **L'Ibiza SC Trophy : 180 ch et une boîte DSG pour se battre sur la piste**

L'histoire de la SEAT Ibiza est intimement liée à la compétition. Ce modèle de légende de la marque espagnole participe en effet à des épreuves de vitesse, notamment à des rallyes, dès son lancement ou presque. En fait, SEAT remportera trois titres mondiaux en rallye (catégorie 2 l) avec son Ibiza Kit Car, une suprématie que personne n'aurait pu imaginer en 1985, lorsque la marque crée SEAT Sport, son département sports mécaniques. En outre, l'Ibiza sera le véhicule de prédilection de nombres de pilotes en herbe, et ce, grâce aux différents événements promotionnels organisés tout au long de son histoire. Et elle marquera éternellement de son empreinte le championnat espagnol.

### **Première génération (1985-1988) : Ibiza Copa sur asphalte et Ibiza Bimotor sur terre**

SEAT Sport naît juste après la SEAT Ibiza. Un an après la première apparition du modèle légendaire est en effet fondé le département sports mécaniques de la marque, qui développe immédiatement deux versions compétition sur la base de la nouvelle venue : la Copa SEAT Ibiza pour les épreuves sur asphalte du championnat espagnol des rallyes, et la spectaculaire Ibiza Bimotor, qui surprend tout le monde dans les épreuves sur terre.

La Copa SEAT Ibiza a un impact énorme sur le championnat espagnol et plusieurs espoirs de la compétition automobile y font leurs premières armes grâce à SEAT. Une version Groupe B abordable est créée pour les pilotes, qui reçoivent également des financements et des primes pour les aider à intensifier leur participation. La Copa couvrira les saisons 1985 à 1988.

La première SEAT Ibiza sert également de base au développement d'un prototype original, l'Ibiza Bimotor, destiné à courir sur terre dans le cadre du championnat espagnol. La brillante solution mise en œuvre pour batailler contre des voitures beaucoup plus puissantes consiste alors à monter deux moteurs, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière, chacun entraînant un essieu. La puissance totale, répartie entre les deux blocs 1,5 l de 140 ch, s'élève donc à 280 ch. Cet ingénieux parti pris technique permettra à Josep María Serviá de remporter plusieurs victoires face à des rivales beaucoup plus puissantes.

## Deuxième génération (1994-1999) : au sommet du monde

La SEAT Ibiza revient à la compétition en 1994. La deuxième génération du modèle à succès, plus spécifiquement sa version 2.0 GTI, sert de base à une nouvelle variante promotionnelle destinée à s'aligner dans les épreuves sur terre du championnat espagnol des rallyes. On l'y verra dans le parc fermé à plusieurs reprises. Elle sera la voiture la plus largement employée lors de ces événements, où elle gagnera énormément en popularité grâce aux activités promotionnelles de la marque.

En 1995, SEAT commence à tirer profit de son expérience en rallye pour s'attaquer au championnat du monde des rallyes WRC. Des Ibiza 2 l Groupe A disputent ainsi plusieurs manches de celui-ci, où elles enregistrent des résultats très encourageants. Le pilote allemand Erwin Weber prend la troisième place du Rallye du Portugal, mais ce sont les première et deuxième marches du podium occupées par Weber et Toni Rius à l'issue du Rallye de l'Acropole, en Grèce, qui donneront l'impulsion finale à la décision d'un engagement pour la saison 1996 en catégorie 2 l.

SEAT développe une Ibiza Kit Car pour relever cet ambitieux défi et s'aligne au Monte-Carlo avec un objectif clair : remporter le titre mondial. Fort d'une équipe de pilotes internationale, le team espagnol participe à huit manches de la saison 1996. Avec une victoire de Jesús Paras au Portugal et plusieurs podiums pour l'Ibiza lors de différents rallyes, l'équipe s'adjuge le titre au terme de la dernière épreuve, le Rallye de Grande-Bretagne. Il s'agit d'un succès sans précédent dans l'histoire du sport automobile espagnol. C'est aussi la première fois qu'une marque espagnole est sacrée championne du monde.

Le succès encourage SEAT à intensifier son engagement en compétition. L'année suivante, le team entame le championnat du monde avec pour objectif de réitérer l'exploit dans la catégorie 2 l. Le département technique développe l'Ibiza Kit Car EVO 2 et domine la saison, avec huit victoires et un deuxième titre mondial dans sa catégorie. Les exploits du team sont tels que la décision est prise de démarrer la saison suivante dans la catégorie WRC supérieure, cette fois avec la SEAT Cordoba, la grande sœur de l'Ibiza.

En dépit du défi audacieux qui consiste à croiser le fer avec d'autres voitures du championnat du monde, l'Ibiza Kit Car continue sur sa lancée en catégorie 2 l. SEAT Sport poursuit alors ses efforts et, en 1998, alors qu'il développe la voiture de rallye de la catégorie supérieure, le team remporte son troisième titre consécutif en 2 l, un triplé difficile à imaginer quelques années plus tôt. La brillante Bimotor a donc ouvert la voie vers les sommets mondiaux au cours d'une décennie magnifique.

Les épreuves du championnat du monde ne font pas pour autant oublier les séries de promotion, qui élargissent même leur champ d'action. Ainsi, la Copa SEAT Ibiza évolue vers la version 1.8 turbo 20V, capable de courir non seulement sur asphalte, mais aussi sur terre, dans le championnat espagnol.

Bien que la stratégie « racing » de SEAT s'oriente davantage vers les épreuves sur terre et vers d'autres modèles – notamment la Leon, grâce à laquelle la marque espagnole marquera un tournant dans l'histoire de l'automobile avec la première voiture diesel à remporter des courses et des titres mondiaux dans la catégorie des voitures de tourisme –, quelques versions compétition des troisième et quatrième générations de l'Ibiza sont néanmoins fabriquées. En 2002, une version Groupe N basée sur la troisième génération

est homologuée et vendue principalement aux Pays-Bas, où elle participera activement à diverses épreuves de 24 heures sur circuit.

2011 voit l'arrivée de l'Ibiza SC Trophy, dérivée de la CUPRA quatrième génération. Conçue pour les circuits, elle bénéficie des avantages du modèle de série tout en s'adaptant pour la piste moyennant un minimum d'adaptations. Avec sa puissance de 180 ch, sa boîte DSG à 7 rapports et son différentiel autobloquant, l'Ibiza SC Trophy se distingue dans le championnat espagnol d'endurance et dans le championnat italien d'endurance des voitures de tourisme. Sur le plan technologique, les adaptations se limitent à un vilebrequin modifié, capable d'encaisser les accélérations latérales résultant de l'emploi de pneus slick, et à des disques de friction pour l'autobloquant intégré à la boîte de vitesses. Enfin, le châssis se voit allégé et renforcé par SEAT Sport pour améliorer les performances de la voiture, tandis qu'un arceau-cage est soudé dans le cockpit de façon à renforcer la sécurité procurée par le véhicule.

---

**SEAT** est la seule entreprise de son secteur à détenir toutes les capacités nécessaires pour créer, développer, produire et commercialiser des voitures en Espagne. Marque du Groupe Volkswagen, la multinationale dont le siège se trouve à Martorell (Barcelone) exporte environ 80% de ses véhicules vers 75 pays. En 2013, SEAT a livré pas moins de 355.000 voitures dans le monde.

Le Groupe SEAT emploie plus de 14.000 personnes dans ses trois centres de production de Barcelone (Zone franche, El Prat de Llobregat et Martorell), où il produit notamment les très prisées Ibiza et Leon. Par ailleurs, les usines du Groupe Volkswagen produisent l'Alhambra à Palmela, au Portugal, la Mii à Bratislava, en Slovaquie, et la Toledo à Mladá Boleslav, en République tchèque.

La multinationale espagnole dispose également d'un centre technique, une « plateforme du savoir », où plus de 1.000 ingénieurs sont à pied d'œuvre, véritable force motrice de l'innovation pour le premier investisseur industriel en R&D d'Espagne. Respectant son engagement pour la protection de l'environnement, SEAT fonde son cœur de métier sur la durabilité, en particulier sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, l'efficacité énergétique, le recyclage et la réutilisation des ressources.