

SEAT Ibiza – al 30 jaar lang een succesverhaal

- Het best verkochte model van het Spaanse merk staat al 30 jaar aan de top van zijn segment
- Het eerste product dat door SEAT als onafhankelijke onderneming werd ontwikkeld
- Vier generaties gekenmerkt door een jeugdig en sportief karakter en uitstekende prestaties



Het populairste model in de geschiedenis van SEAT is ondertussen al 30 jaar op de markt. De voorbije drie decennia groeide de SEAT Ibiza uit tot het best verkochte model in de rijke geschiedenis van het Spaanse merk. In Spanje zelf staat de Ibiza al bijna vijftien jaar aan de top van zijn segment. Al vier generaties lang speelt de SEAT Ibiza zijn sportieve, jeugdige karakter uit. Dankzij zijn uitstekende prestaties en prijs-kwaliteitverhouding weet hij als geen ander te bekoren.

Op het autosalon van Parijs in 1984 werd de SEAT Ibiza voor het eerst aan het grote publiek voorgesteld. Een memorabel moment, aangezien de Ibiza het eerste product

was dat SEAT als onafhankelijke onderneming van A tot Z had ontwikkeld. Sindsdien wordt de populariteit van het model alleen maar groter, met intussen al bijna 5 miljoen exemplaren.

De eerste generatie (1984-1993): een alliantie van grote namen

De eerste generatie die in 1984 werd onthuld, luidde meteen een revolutie in. De eerste Ibiza werd immers gebouwd op het platform van de SEAT Ronda en combineerde zo de ruimte en het interieurcomfort van het hogere segment met een compacter koetswerk (3,6 m lang). SEAT werkte voor dit ambitieuze project samen met bekende firma's zoals Italdesign – het bedrijf van de Italiaanse ontwerper Giorgio Giugiaro – maar ook met Karmann voor de industrialisatie en met Porsche voor de motortechnologie (het zogenaamde 'System Porsche' zoals op het motorblok van de Ibiza te lezen stond).

De komst van de Ibiza deed de productielijn van Zona Franca in Barcelona opnieuw op volle toeren draaien. Met zijn ruime keuze aan motoren, van 44 tot 100 pk voor de benzineversies, en zijn zuinige dieselmotor van 55 pk wist de Ibiza kopers in binnen- en buitenland te overtuigen. Het exportcijfer was enorm hoog en overschreed in 1990 zelfs de kaap van 119.000 exemplaren.

Na de lancering van het driedeursmodel volgde in 1986 een vijfdeursversie, om ook klanten aan te spreken die meer ruimte wensten. De eerste SEAT Ibiza met een specifieke modelbenaming was de SXI met zijn motor van 100 pk. Hij werd in 1988 gelanceerd en diende als blauwdruk voor de huidige CUPRA- en FR-modellen.

In 1991, zeven jaar na zijn lancering, onderging het model een volledige metamorfose, 'New Style' genoemd. Daarbij werden vooral de voorpartij (die ronder en gestroomlijnder werd met een nieuwe bumper en spoiler) en de interieurafwerking herzien. Ook de stuurinrichting en de geluiddemping werden verbeterd. Een volgende ontwikkeling was de Sport Line-versie, die was uitgerust met de jongste evolutie van het 'System Porsche': 1.700 cm³ en een vermogen van 110 pk. Een jaar later, in 1992, werd de SEAT Ibiza de officiële wagen van de Olympische Spelen in Barcelona.

Van bij zijn lancering in 1984 tot de productie van de laatste wagen in Zona Franca (Barcelona) in 1993, liep de totale verkoop van de Ibiza van de eerste generatie op tot 1.308.461 stuks.

De tweede generatie (1993-2002): productie van het eerste model in de fabriek van Martorell

In 1993 kondigde SEAT de tweede generatie van de Ibiza aan. Een generatie die in de succesvolle sporen van het vorige model zou treden. Dit model speelt een belangrijke rol in de rijke geschiedenis van het Spaanse merk. Het was de eerste wagen die in de nieuwe fabriek in Martorell werd gebouwd. Een mijlpaal die de directie van het bedrijf bijzonder optimistisch stemde over de toekomst en die een fantastische start beloofde voor de nieuwe generatie van de Ibiza. De officiële onthulling vond plaats op het auto-salon van Barcelona in 1993.

De stilistische aanpassingen sprongen meteen in het oog: een ronder en gestroomlijnder silhouet evenals een uitrusting en technologie die tot dan toe voorbehouden waren

voor het hogere segment. Dankzij al deze eigenschappen kon de SEAT Ibiza ook in nieuwe markten doordringen, waar zijn prijs-kwaliteitverhouding bijzonder gewaardeerd werd.

De tweede generatie van de Ibiza werd binnen de Volkswagen-groep ontwikkeld en bood als drie- en vijfdeurs de keuze uit zes verschillende motorversies (benzine, diesel en turbodiesel). De Ibiza maakte op dat moment een enorme sprong voorwaarts op het vlak van productiekwaliteit en was het eerste model binnen zijn segment dat een TDI-motor van 90 pk meekreeg. Drie jaar later, in 1996, deed hij dat nog eens over met de 110 pk sterke TDI-motor, de krachtigste dieselmotor in zijn segment. In 1994 mocht de 1.8i 16v GTI van 130 pk zich al de sportiefste motor van het moment noemen.

Nog in 1996, samen met een aantal productie-updates zoals bumpers uit één stuk en een nieuw motorengamma, stelde SEAT de spectaculaire CUPRA-versie (Cup Racing) voor. Deze adembenemende sportieveling was uitgerust met een tweelitermotor van 150 pk, goed voor verbluffende prestaties. Met deze langverwachte lancering vierde SEAT zijn briljante overwinning met de SEAT Ibiza Kit Car in de tweeliterklasse van het FIA Wereldkampioenschap Rally. Een titel die het merk ook in 1997 en 1998 in de wacht sleepte. 1997 was ook het jaar waarin de eerste Ibiza met automatische vierversnellingsbak en een 1.6i-benzinemotor van 101 pk op de markt kwam.

Op het autosalon van Barcelona in 1999 maakte de facelift van de Ibiza zijn opwachting. Niet alleen de binnenkant, maar ook de buitenkant werd grondig onder handen genomen. De grotere lichtblokken en het radiatorrooster waren helemaal in lijn met het nieuwe merkimago. Het interieur werd voorzien van een nieuw, opvallend multifunctiescherm dat informatie weergaf van de boordcomputer, de klimaatregeling en de radio.

Een jaar later – in mei 2000, op de 50^e verjaardag van SEAT – lanceerde het merk de nieuwe SEAT Ibiza CUPRA met 1.8-turbomotor van 156 pk. Het was tevens de eerste wagen in zijn segment met ESP (elektronische stabiliteitscontrole).

Niet veel later konden ook de klanten van het merk delen in de ervaring die SEAT Sport had opgedaan tijdens zes jaar rallycompetitie op wereldniveau: de SEAT Ibiza CUPRA R was een feit. Het was het eerste in serie geproduceerde model dat door de sportafdeling van het merk werd ontwikkeld. Er werden slechts 200 exemplaren gebouwd van deze exclusieve wagen met een 1.8 20V-turbomotor van 180 pk.

De verkoop overtrof die van de vorige generatie, met een totaal van 1.522.607 verkochte wagens tussen 1993 en 2002.

De derde generatie (2002-2008): de introductie van het ‘Agile Chassis’-concept

De derde generatie van de Ibiza werd in 2001 voorgesteld. Deze generatie betekende opnieuw een enorme vooruitgang op het vlak van productiekwaliteit, motoraanbod en rijprestaties. Het design was van de hand van Walter de Silva. Hij tekende een aantrekkelijker silhouet dat het pittigere karakter van de wagen benadrukte.

Meer nog, de Ibiza van 2001 was het eerste model van het merk dat voor alle varianten gebruikmaakte van het ‘Agile Chassis’-concept. Dat werd ontwikkeld door het Technical Centre van het merk in Martorell en legde ook op het vlak van vermogen de lat een stuk hoger, met dieselmotoren die tot 130 pk produceerden.

In 2004 vierde de Ibiza zijn 20^e verjaardag in stijl, met meer dan 3,3 miljoen geproduceerde exemplaren en de lancering van twee nieuwe sportieve versies die zouden uitgroeien tot de paradepaardjes van het merk: de FR (Formula Racing) – met de 1.9 TDI van 130 pk of de 1.8-turbobenzinemotor van 150 pk – en de CUPRA, die met zijn 1.9 TDI van 160 pk de krachtigste diesel in zijn segment was. Ook de 1.8 20V-benzinemotor van 180 pk leverde knappe prestaties.

In februari 2006 maakte de SEAT Ibiza zijn opwachting met een sportievere en resoluut modernere look. De voornaamste wijzigingen waren een nieuwe interieurafwerking en nieuwe bumpers, goed voor een waaier van achttien verschillende versies in vijf afwerkingsniveaus met keuze uit elf verschillende motoren.

Eind 2007 werd de ECOMOTIVE-versie voorgesteld. Met zijn 1.4 TDI-motor van 80 pk en DPF-partikelfilter was de ECOMOTIVE meteen het milieuvriendelijkste model in zijn segment, met een gemiddelde CO₂-uitstoot van slechts 99 g/km.

Van de Ibiza van de derde generatie werden in totaal 1.221.200 exemplaren verkocht, waarmee hij meteen ook uitgroeide tot het best verkochte model in zijn segment sinds zijn lancering.

De vierde generatie (2008-): de perfecte combinatie van schoonheid en technologie

Sinds zijn lancering in 1984 is de Ibiza een icoon voor SEAT en wereldwijd het best gekende model van het Spaanse merk. De komst van een nieuwe generatie in 2008 was dan ook het beste bewijs dat de Ibiza overall enthousiast en vol bewondering wordt onthaald.

Midden 2008 kwam de promocampagne van de Ibiza van de vierde generatie op gang. Twee sleutelwoorden vatten de kwaliteiten van de nieuwe wagen perfect samen: schoonheid en technologie. En meteen kwam daarbij nog een derde eigenschap: kwaliteit.

Die kwaliteit gaat hand in hand met de stijl van de wagen, zowel aan de binnen- als aan de buitenkant. Dankzij het 'Arrow Design'-concept met scherpe geometrische lijnen kreeg de nieuwe Ibiza een sportievere en meer uitgesproken look dan de vorige versies. Een verdienste van de toenmalige Belgische designdirecteur bij SEAT, Luc Donckerwolke. Ook de evolutie van de typische Dynamic Line over de zijkant van de auto droeg bij tot de sportievere uitstraling. De nieuwe generatie van de Ibiza was beschikbaar in twee verschillende koetswerkvarianten: de driedeurs SportCoupé en een vijfdeursversie.

De standaarduitrusting omvatte onder andere hoofd-thoraxairbags, ESP (de Ibiza was het eerste model in het volledige gamma dat standaard werd uitgerust met elektronische stabiliteitscontrole), Hill Hold Assist en bandenspanningscontrole. Stuk voor stuk systemen die het rijcomfort en de veiligheid verhoogden.

De crashtests van Euro NCAP bekroonden het uitstekende werk van het Technical Centre in Martorell met vijf sterren voor de bescherming van de inzittenden, vier voor kinderveiligheid en drie voor de bescherming van voetgangers.

Ook de dynamische kwaliteiten van de nieuwe Ibiza waren uitmuntend, dankzij het gebruik van het nieuwe platform van de Volkswagen-groep dat voor dit segment werd ont-

wikkeld. Het aanbod werd bovendien uitgebreid met een DSG-zevenversnellingsbak, gekoppeld aan de 1,6-litermotor van 105 pk, een primeur in dit segment.

De vierde generatie van de Ibiza bood de keuze uit zes verschillende motoren: drie benzinemotoren (1.2 van 70 pk, 1.4 van 85 pk en 1.6 van 105 pk) en drie dieselmotoren (1.4 TDI van 80 pk en 1.9 TDI van 90 of 105 pk) met DPF-partikelfilter. Ze legden stuk voor stuk uitzonderlijk lage CO₂-cijfers voor, maar het was de TDI ECOMOTIVE van 80 pk die zich het meest milieuvriendelijke model van zijn segment mocht noemen. Zijn uitstoot bedroeg slechts 98 g/km, in combinatie met een laag gecombineerd brandstofverbruik van slechts 3,7 l/100 km.

De sportiefste versies maakten in 2009 hun opwachting. De eerste was de driedeurs CUPRA SC met DSG-versnellingsbak en 1.4 TSI-benzinemotor van 180 pk. Niet veel later volgden ook de SC en vijfdeurs FR met 1.4 TSI-motor van 150 pk. In 2010 tot slot werd de FR TDI van 143 pk gelanceerd. Tot de uitrusting behoorden onder meer het elektronisch geregelde differentieel XDS en bi-xenonkoplampen met AFS-technologie. Het sportieve gamma werd afgerond door de Bocanegra-versies, een eerbetoon aan de legendarische SEAT 1200 Sport Bocanegra uit de jaren 1970. De nieuwe Bocanegra was verkrijgbaar in wit of rood, met een zwarte voorzijde die herinnerde aan de glorie-dagen van weleer. Het prototype van de Bocanegra vormde trouwens de stilistische basis voor de nieuwe Ibiza op het autosalon van Genève in 2008.

In 2010 debuteerden de 1.2 TDI-motor van 75 pk en de 1.2 TSI van 105 pk. De TDI dreef de nieuwe ECOMOTIVE aan, met een gemiddeld verbruik van 3,4 l/100 km en een CO₂-uitstoot van 89 g/km. In hetzelfde jaar werd het Ibiza-gamma uitgebreid met de breakversie ST, een zoveelste bewijs voor de veelzijdigheid van het Spaanse model.

In 2012 ondergingen de drie koetswerkvarianten van de SEAT Ibiza hun recentste facelift. Het motorengamma bleef evenwel behouden en uitgebreid met een nieuwe 1.6 LPG-motor van 82 pk, die zowel op autogas (lpg) als op benzine rijdt. Begin 2013 kreeg de CUPRA een opfrisbeurt, met onder meer betere rijprestaties en bi-xenonkoplampen uitgebreid met ledtechnologie.

De laatste innovatie die aan het SEAT Ibiza-gamma werd toegevoegd, is een hoogtechnologische nieuwe versie: de 1.4 TSI ACT van 140 pk. Het is meteen ook de eerste wagen van het Spaanse merk met 'Active Cylinder Technology'. De geavanceerde TSI-kraftbron combineert selectieve cilinderuitschakeling met tal van technologieën die de energetische efficiëntie verhogen, zoals downsizing, turbodrukvoeding, een stop-startsysteem en remenergierecuperatie. De nieuwe motortechnologie garandeert krachtige prestaties en een uitzonderlijke zuinigheid.

SEAT Ibiza: studiemodellen

- Op de Ibiza geïnspireerde prototypes en concepten werden op verschillende autosalons voorgesteld
- Ibiza Cabrio, Proto C, Ibiza Vaillante, SportCoupé Bocanegra of IBZ: de pioniers van de voorbije 30 jaar
- Sommige blikten vooruit op nieuwe generaties van de Ibiza of nieuwe koetswerkvarianten, andere waren louter een designoefening

Net zoals de eerste SEAT Ibiza op het autosalon van Parijs in 1984 voor opschudding zorgde, verrasten ook tal van conceptwagens en prototypes in de voorbije drie decennia het publiek op de belangrijkste internationale autosalons. De voorbije 30 jaar koos SEAT resoluut voor een innovatief design om de weg voor te bereiden voor de volgende generaties van de Ibiza of om een voorproefje te geven van de nieuwe koetswerkvarianten die aan het gamma werden toegevoegd.

Onder andere in Barcelona, Parijs, Genève en Frankfurt werden de verschillende prototypes en concepten voorgesteld die vorm gaven aan de SEAT Ibiza.

Ibiza Cabrio (1986): een uiterst aantrekkelijke designoefening

Twee jaar na de lancering van de Ibiza werd een origineel en aantrekkelijk studiemodel gebouwd: de Ibiza Cabrio, een project dat van 1986 tot 1991 verschillende ontwerpen omvatte.

Het eerste prototype was de Ibiza Cabriolet by Proto Design, die in 1986 in Griekenland werd voorgesteld. Dit model met een zwart koetswerk, van de hand van ontwerper Elias Bacoulas, onderscheidde zich door zijn originaliteit en aparte persoonlijkheid. Een jaar later, in 1987, werd op het autosalon van Barcelona de Ibiza Cabrio by ASC onthuld, genoemd naar een Amerikaanse leverancier van hoogtechnologische koetswerksystemen. Het prototype was geïnspireerd op de Ibiza I en sprong meteen in het oog met zijn rode lak, wielen en interieur.

In 1989 ontwierp Italdesign het derde prototype van de Ibiza Cabrio. Het model met zwarte bumpers en een subtieler rood lakwerk behoort vandaag tot de historische collectie van SEAT. Het vierde en laatste prototype verscheen in 1991. Het volledig witte ontwerp was gebaseerd op de 'New Style' make-over die de Ibiza dat jaar onderging. Met niet minder dan vier verschillende uitvoeringen wist dit conceptmodel het publiek te beroeren en de populariteit van de Ibiza in de jaren 1980 aanzienlijk te verhogen.

Proto C (Parijs, 1990): Giugiaro blik vooruit op de tweede generatie

De nauwe samenwerking met Giorgio Giugiaro hield niet op na de eerste generatie van de SEAT Ibiza. De getalenteerde Italiaanse ontwerper speelde ook een belangrijke rol in de creatie van de Proto C, een vooruitblik op de tweede generatie van SEAT's bestseller. De Proto C werd in 1990 onthuld op het autosalon van Parijs. Hij gebruikte een platform en motortechnologie van de Volkswagen-groep, zonder echter zijn Spaanse identiteit te verloochenen.

De Proto C was 3,910 m lang, 1,670 m breed en 1,120 m hoog en leunde daarmee nauw aan bij de tweede generatie van de SEAT Ibiza, die in 1993 debuteerde. Hoewel zijn ontwerp te futuristisch was om klakkeloos te worden overgenomen voor een productie-model, waren sommige designelementen toch terug te vinden op het model dat enkele jaren nadien werd gelanceerd.

Ibiza Vaillante (Genève, 2006): een fictieve auto voor een virtuele piloot

De SEAT Ibiza Vaillante leek zo uit de stripverhalen van Michel Vaillant te komen. Daarmee was de missie van het designcentrum in Martorell meteen geslaagd. De ontwerpers wilden het publiek immers doen wegdromen bij een fictieve auto die hen zou kunnen meenemen voor een magische reis naar de meest wonderbaarlijke plekken. Het was dan ook nooit SEAT's bedoeling om de Vaillante echt te produceren of te verkopen. Hij diende zelfs niet als basis voor een nieuwe Ibiza. Het was gewoon een virtuele wagen die vanuit een stripverhaal op het autosalon was terechtgekomen om het sportieve en jeugdige imago van het Spaanse merk in de kijker te zetten en de lancering van het vernieuwde Ibiza-gamma in 2006 te ondersteunen.

Zijn aanwezigheid op het autosalon van Genève moest bezoekers naar de SEAT-stand lokken om er een uniek voertuig te bewonderen dat op basis van de Ibiza ontworpen was. In plaats van een blinkend showmodel kreeg het publiek een wagen te zien die de eerste compacte wagen had kunnen zijn van de fictieve raceheld Michel Vaillant. Met de Vaillante wilde Luc Donckerwolke, designdirecteur bij SEAT, samen met zijn team een Ibiza creëren die duidelijk geïnspireerd was op de stripheld. Het resultaat was een wel heel bijzondere Ibiza die zo uit een stripverhaal leek te komen. Niet toevallig een populair communicatiekanaal onder jonge mensen.

Voor het ontwerp maakte de designafdeling van SEAT gebruik van een uniek prototype dat door SEAT Sport werd ontwikkeld. Het was een speciale Ibiza met een aangepaste voor- en achteras van telkens 40 mm breder, voorzien van wielen met een diameter van 19 duim en een breedte van 8,5 duim, geschoeid met 235/35 R19-banden.

De wagen was uitgerust met een 1,8-liter viercilinder turbomotor, afgeleid van de krachtbron uit de vroegere Leon Cupra. Het grote verschil zat echter in het vermogen. De oorspronkelijke motor produceerde 225 pk, die van de Ibiza Vaillante 240 pk.

Ibiza SportCoupé Bocanegra (Genève, 2008): comeback van een legende

Het autosalon van Genève vormde het decor voor de onthulling van de SportCoupé Bocanegra. Het nieuwe prototype was een eerbetoon aan het legendarische sportmodel uit de jaren 1970 dat pit en sportiviteit ademde, en blikte vooruit op de lancering van de Ibiza van de nieuwe generatie. De Bocanegra wist van bij de eerste aanblik intense emoties op te roepen met zijn praktische en aantrekkelijke uiterlijk, het werk van SEAT-designdirecteur Luc Donckerwolke en zijn team in het designcentrum van SEAT in Martorell.

De naam 'Bocanegra' dankt de wagen aan zijn spectaculaire zwarte neus, waarvan de bovenste helft voorzien werd van donker plexiglas waarachter de ledkoplampen schuilden. Het prachtige silhouet van de tweedeurs coupé werd gehuld in een halfdoorzichtig zwart masker dat - zelfs na al die tijd - deed terugdenken aan de lancering van de eerste SEAT SportCoupé, de mythische Bocanegra.

Het opvallende compacte en lage coupékoetswerk van de Bocanegra was 4 m lang. Daardoor wist hij zijn sportieve looks en rijgedrag perfect te combineren met functionaliteit, ruimte en veiligheid. Een troef waarmee hij op bijna ieders wensen kon inspelen.

Het prototype van SEAT was uitgerust met een ongeziene combinatie van een krachtige en tegelijk zuinige 1.4 TSI-twinturbomotor en een zeventraps DSG-versnellingsbak, die bediend kon worden via schakelpeddel aan het stuur. De Bocanegra kon op zoveel enthousiasme rekenen dat een jaar na de lancering van de vierde generatie van de SEAT Ibiza een beperkte serie van het prototype werd aangeboden voor het publiek.

IBZ (Frankfurt, 2009): de Ibiza in gezinsformaat

SEAT stelde de verbazingwekkende IBZ Concept in 2009 voor op het autosalon van Frankfurt en onthulde daarmee een glimp van de nieuwe gezinsversie van de Ibiza. De IBZ Concept verenigde een compromisloos exterieur- en interieurdesign in een flexibele en functionele verpakking. Het concept was jeugdig, sportief en had een knap design, zoals het een wagen van het merk betaamt.

SEAT-designdirecteur Luc Donckerwolke was er opnieuw in geslaagd zijn pragmatische visie op design om te zetten in een aantrekkelijke en toch uiterst functionele wagen. Een wagen die de traditionele sportieve filosofie deelt met de andere SEAT-modellen, maar er tegelijk het nodige comfort en de nodige ruimte aan toevoegt. De uitdaging bestond erin een onderstel in familieformaat met een groter laadvermogen te combineren met de uitgesproken, pittige persoonlijkheid van de Ibiza.

De voorkant van de IBZ Concept getuigde van een doorgedreven evolutie van SEAT's typische 'Arrow Design'. De rand die over de motorkap liep, splitste de auto op zijn symmetrieas in tweeën, waardoor de typische Ibiza-neus nog scherper en preciezer oogde. De opgetrokken wenkbrauwen benadrukten de diamantvormige koplampen die ledtechnologie met lichtgeleiders combineerden.

De nieuw ontworpen kofferklep van de IBZ sprong meteen in het oog. De klep gaf toegang tot een ruime koffer van 410 l. Een indrukwekkend volume dat nog aanzienlijk vergroot kon worden door de achterzetels neer te klappen, met als resultaat een volledig vlakke laadruimte die doorliep tot de achterkant van de voorzetels. De wagen kon tot het dak worden volgeladen, ongeacht het feit of de achterzetels werden neergeklapt.

De SEAT Ibiza in de competitie: een icoon met drie wereldtitels op zijn naam

- SEAT Ibiza Kit Car won het wereldkampioenschap rally in de tweeliterklasse drie jaar op rij, in 1996, 1997 en 1998
- SEAT Sport ontstond quasi samen met de lancering van de Ibiza, die al in 1985 aan de start verscheen van een Cup-race tijdens het Spaanse kampioenschap
- Het legendarische model maakte zijn opwachting in verschillende rallyformules op gravel en asfalt
- Ibiza SC Trophy: circuitmodel met 180 pk en DSG-versnellingsbak

De geschiedenis van de SEAT Ibiza is nauw verweven met die van de racecompetitie. Niet lang na zijn debuut nam het topmodel van het Spaanse merk al deel aan snelheidsraces (voornamelijk rally's). Met de Ibiza Kit Car won SEAT de wereldtitel rally in de tweeliterklasse zelfs drie keer op rij. Een krachttoer waarvan niemand durfde dromen toen SEAT Sport in 1985 werd opgericht als de autosportafdeling van SEAT. Dankzij de talloze promo-evenementen die SEAT in de loop van zijn geschiedenis organiseerde, werd de Ibiza bovendien de favoriet van heel wat aanstormend racetalent. Meer nog, het merk heeft hierdoor een blijvende stempel gedrukt op het Spaanse kampioenschap.

De eerste generatie (1985-1988): de Ibiza Copa op het asfalt en de Ibiza Bimotor op gravel

Kort na de SEAT Ibiza was ook SEAT Sport een feit. Een jaar na de lancering van het legendarische model richtte SEAT zijn autosportafdeling op. SEAT Sport ontwikkelde meteen twee raceversies van de nieuwe auto: de Copa SEAT Ibiza voor de race op asfalt in het Spaanse rallykampioenschap en de spectaculaire Ibiza 1.5 x 1.5 Bimotor, die iedereen het nakijken gaf op gravel.

De Copa SEAT Ibiza had een enorme impact op het Spaanse kampioenschap en op de talrijke racebeloftes die dankzij SEAT hun eerste rondjes op het circuit konden rijden. Er werd ook een betaalbare versie voor het B-segment ontworpen, waarin de piloten ook bonussen en prijzengeld kregen om hun deelname aan te moedigen. De Copa bestond van 1985 tot 1988.

De eerste SEAT Ibiza vormde ook de basis voor een interessant prototype dat bestemd was voor de gravelraces van het Spaanse kampioenschap. De briljante oplossing om zich te kunnen meten met veel krachtigere wagens was de montage van twee motoren: één vooraan en één achteraan, voor aandrijving op de beide assen met een gecombineerd vermogen van 280 pk geleverd door de 1.5-motoren van elk 140 pk. Dit vindingrijke alternatief leverde Josep María Serviá verschillende overwinningen op toen hij destijds oog in oog kwam te staan met sterkere rivalen.

De tweede generatie (1994-1999): absolute wereldtop

In 1994 keerde de SEAT Ibiza terug naar de competitie. De tweede generatie van het succesvolle model – meer bepaald de 2.0 GTI – lag aan de basis van een nieuwe promotie, bestemd voor de gravelraces van het Spaanse rallykampioenschap en meermaals aanwezig in het parc fermé. Hij werd de meest gebruikte wagen in dit kampioenschap, dat enorm aan populariteit won dankzij de promoactiviteiten van het merk.

Een jaar later, in 1995, gebruikte SEAT al zijn rallyervaring om zich voor te bereiden op het wereldkampioenschap rally. Een 2,0-liter Ibiza waagde zijn kans en de resultaten waren veelbelovend. De Duitse piloot Erwin Weber eindigde derde in de Rally van Portugal, maar de eerste en tweede podiumplaats van Weber en Toni Rius op de Griekse Acropolis Rally gaven de doorslag: SEAT zou in 1996 een gooi doen naar de titel in de tweeliterklasse.

SEAT ontwikkelde een Ibiza Kit Car om deze ambitieuze uitdaging aan te gaan en verscheen in Monte Carlo aan de start met slechts één doel voor ogen: de wereldtitel binnenhalen. Het Spaanse team met piloten van verschillende nationaliteiten nam deel aan acht rally's tijdens het seizoen 1996. Dankzij de overwinning van Jesús Paras in Portugal en verschillende podiumplaatsen voor de Ibiza over het hele seizoen, sleepte het team de titel in de wacht tijdens de slotrace van de Rally van Groot-Brittannië. Het was een ongezien succes in de geschiedenis van de Spaanse autosport en tevens de eerste keer dat een Spaans merk tot wereldkampioen werd gekroond.

Deze unieke prestatie moedigde SEAT aan om zich nog meer op de autosport te richten. Het jaar erop nam het team opnieuw deel aan het wereldkampioenschap, met als doel zijn titel in de tweeliterklasse te verlengen. De Ibiza Kit Car EVO 2 die door de technische afdeling werd klaargestoomd, domineerde het seizoen met acht overwinningen en een tweede wereldtitel op rij in zijn categorie. Het team presteerde zodanig goed dat er beslist werd om het volgende seizoen te starten in de hoogste WRC-categorie, weliswaar met de grote broer van de Ibiza, de SEAT Cordoba.

Hoewel het een enorme uitdaging was om het op te nemen tegen andere World Rallywagens, bleef de Ibiza Kit Car de overwinningen binnenrijven in de tweeliterklasse. SEAT Sport voerde zijn inspanningen op. Met resultaat: terwijl ze aan hun auto voor de hoogste rallycategorie sleutelden, behaalde het SEAT-team zijn derde titel op rij in de tweeliterklasse. Een drievoudig succes waar SEAT enkele jaren ervoor alleen maar van kon dromen. De briljante Bimotor baande zich een weg naar de wereldtop in een bijzonder succesvol decennium voor het merk.

De deelname aan het wereldkampioenschap betekende geenszins het einde van de promoraces, die zelfs nog werden uitgebreid. De Copa SEAT Ibiza werd verbeterd met een 1.8 Turbo 20v-motor onder de kap. Die stond niet alleen zijn mannetje op het gravel in het Spaanse kampioenschap, maar werd voortaan ook op het asfalt ingezet.

De racestrategie van SEAT ging zich steeds meer concentreren op de circuitcompetitie en op andere modellen. Zo bereikte het Spaanse merk met de Leon een mijlpaal in de geschiedenis van de autosport. De Leon werd immers de eerste dieselauto die races en wereldtitels zou winnen in het kampioenschap voor toerismewagens. Desondanks werden er nog enkele raceversies van de derde en vierde generatie van de Ibiza werden

gemaakt. In 2002 werd er nog een versie van de derde generatie voor het N-segment gehomologeerd en verkocht. Het model deed het vooral goed in Nederland waar het racete in 24-uursraces op het circuit.

In 2011 maakte de Ibiza SC Trophy zijn opwachting. Die was gebaseerd op de CUPRA-versie van de vierde generatie en was bedoeld voor het circuit. Hij erfde de troeven van het productiemodel en was na enkele kleine aanpassingen meteen klaar om te racen. Dankzij zijn vermogen van 180 pk, zijn zeventraps DSG-versnellingsbak en zijn zelfsperrend differentieel blonk de Ibiza SC Trophy uit in het Spaanse en Italiaanse uithoudingskampioenschap voor toerismewagens. Op technisch vlak moest enkel de krukas worden aangepast, om de auto te wapenen tegen de laterale spanning die ontstaat door het gebruik van slicks en van zelfsperrende frictieschijven in de versnellingsbak. Verder werd het onderstel door SEAT Sport lichter gemaakt en tegelijk versterkt om het potentieel van de auto te verhogen. De rolkooi in het interieur werd aan het onderstel gelast om het voertuig veiliger te maken.

SEAT heeft als enige constructeur in zijn sector de capaciteit om wagens te ontwerpen, te ontwikkelen, te bouwen en te commercialiseren in Spanje. De multinational, die deel uitmaakt van de Volkswagen-groep, heeft zijn hoofdkantoor in Martorell (Barcelona) en exporteert ruim 80% van zijn wagens naar meer dan 75 verschillende landen. In 2013 verkocht SEAT wereldwijd 355.000 wagens.

De SEAT-groep stelt 14.000 personen te werk in zijn drie productiecentra in Barcelona (Zona Franca, El Prat de Llobregat en Martorell), waar naast andere modellen ook de uiterst succesvolle Ibiza en Leon worden gebouwd. Verder bouwt SEAT de Alhambra in Palmela (Portugal), de Mii in Bratislava (Slovakije) en de Toledo in Mladá Boleslav (Tsjechië), in fabrieken van de Volkswagen-groep.

SEAT beschikt eveneens over een Technical Center, een kenniscentrum waar bijna 1.000 ingenieurs zich tot doel stellen om de innovatie van de grootste Spaanse investeerder in R&D in de praktijk te brengen. In overeenstemming met zijn engagement voor het milieu gaat SEAT bij zijn activiteiten steeds uit van de principes van duurzame ontwikkeling, zoals de vermindering van de CO₂-uitstoot, de verhoging van de energetische efficiëntie, recycling en het hergebruik van hulpbronnen.