



Seat
na trasach mistrzostw świata

Historia bez happy endu

Rajd Wielkiej Brytanii w 2000 roku był ostatnią eliminacją światowego czempionatu, w której wziął udział fabryczny zespół Seata. Pierwsze samochody hiszpańskiego producenta pojawiły się na trasach RMS w pierwszej połowie lat 70., ale sukcesy przysły ponad 20 lat później.

Seat na arenie sportów motorowych zadebiutował w 1970 roku, a więc 20 lat od momentu powstania firmy. Pierwszą inicjatywą były wyścigi o dumnej nazwie „Formuła Narodowa”, znane też jako Formuła 1430. Startujące jednoosobowe bolidy były wyposażone w silnik Seata 1430. Cykl okazał się sukcesem, więc Hiszpanie na dobre postanowili zaangażować się w motorsport. Rok później w Barcelonie utworzono Dział Pojazdów Specjalnych, który był protoplastą dzisiejszego Seat Sport. Tam też powstały pierwsze rajdówki.

Fiatowskie początki

Warto wspomnieć, że hiszpański producent zanim ostatecznie trafił pod skrzydła Volkswagena, przez długie lata ściśle współpracował z Fiatem. Aż do lat 80. hiszpańskie auta były budowane na licencji koncernu z Turynu. Tak było z modelami 124 i 1430. Pierwszy był wierną kopią Fiata 124, drugi również oparto na tym modelu, tyle że był on bardziej luksusowy i lepiej wyposażony – bliższy dobrze znanemu nam Fiatowi 125.

Pierwszym rajdowym Seatem był model 124 z silnikiem 1.6, który w 1972 roku zadebiutował w mistrzostwach Hiszpanii. Później zastąpił go Seat

1430 (motor 1.8). W 1977 roku powrócił model 124, ale już z silnikiem 1.8. Kierowcami fabrycznego zespołu byli Salvador Canellas, Jorge Babler i Antonio Zanini. Ta trójka dominowała w mistrzostwach Hiszpanii, zdobywając mistrzowskie tytuły w latach 1972-1977.

Zachęcona sukcesami na krajowym podwórku, ekipa Seata wyruszyła na trasy mistrzostw Europy i świata. Na Starym Kontynencie Hiszpanie osiągnęli kilka dobrych wyników - przykładowo Zanini dwukrotnie był drugi w Rajdzie Polski – w 1976 i 1977 roku. Za największy sukces można jednak uznać trzecie miejsce Zaniniego i czwarte Canellasa (obaj w Seatach 124-D 1800) w Rajdzie Monte Carlo w 1977 roku.

Dwusilnikowa Ibiza

Zaraz po sukcesie w Monte Carlo hiszpańska marka zniknęła z tras mistrzostw świata. Powodem były kłopoty finansowe głównego udziałowca – Fiata - który ostatecznie wycofał się z hiszpańskiej inwestycji w 1980 roku, sprzedając wszystkie posiadane akcje. Niekorzystna sytuacja firmy musiała odbić się na jej sportowym ramieniu - choć Seat sponsorował kilka wyścigowych i rajdowych

pucharów, to fabryczny team został rozwiązany, a cały dział sportu zawiesił działalność.

Sytuacja zmieniła się w 1986 r., gdy markę Seat przejął Volkswagen. Dział sportowy, już pod nazwą Seat Sport, wznowił działalność, a w Hiszpanii ruszył rajdowy puchar modelu Ibiza. Reaktywowano też zespół fabryczny, ale w dość nietypowej formie - kierowcy broniący barw Seata w mistrzostwach Europy startowali... Volkswagenami.

Na własnym podwórku Seat eksperymentował z napędem na cztery koła – rezultatem była Ibiza z dwoma silnikami (!), z których każdy napędzał jedną oś. To dziwaczne monstrum wygrało kilka rajdów w Hiszpanii w latach 86-87, później jednak projekt zrzuciono. Na przełomie lat 80. i 90. dział sportowy reprezentował w Hiszpanii marki Volkswagena i Audi, a jedynym własnym rajdowym projektem był malutki Seat Marbella. W pierwszej połowie lat 90. firma skupiła się na startach w rajdach terenowych z modelem Toledo Marathon.

Niepokonana ośka

Rok 1995 to powrót na trasy rajdowych mistrzostw świata. Dwie A-grupowe Ibizy GTI, prowadzone przez Erwina Webera i Antonio Riusa, wzięły udział w trzech mistrzowskich rajdach, zajmując podczas Rajdu Akropolu odpowiednio 3 i 4 miejsce w generalce, będąc jednocześnie pierwszymi wśród osiek. Trzeba jednak pamiętać, że wówczas Rajd Akropolu był co prawda rundą mistrzostw świata, ale tylko dla samochodów F2, czyli aut z przednim napędem i o pojemności silnika do 2 litrów.

SEAT czy Seat?

SEAT to podobnie jak BMW skrót. Jego rozwinięcie to Sociedad Espanola de Automoviles de Turismo. O ile w prasie BMW (Bayerische Motoren Werke) zwykle pisane jest z dużych liter, tak SEAT z czasem stał się nazwą samą w sobie i powszechnie pisany jest jako Seat.

Na kolejny sezon przygotowano poważniejszą rajdówkę - Ibizę Kit-Car. Za jej kierownicą usiedli Weber i Jesus Puras. Sezon zakończył się sukcesem - po zaciętej walce z Renault hiszpański zespół zdobył tytuł mistrzowski w klasyfikacji producentów (do 2 litrów).

W 1997 r. mistrzostwa świata tych samochodów nazwano oficjalnie "Pucharem 2 litrów". Hiszpański zespół wyruszył na trasy z zamiarem zdobycia trofeum. Erwinowi Weberowi, Harii Rovannerze i Oriolowi Gomezowi sztuka ta udało się jeszcze przed zakończeniem rozgrywek. Wspomniani kierowcy zmieniali się za kierownicami dwóch Ibiz Kit-Car Evo II. Po sezonie Erwin Weber zakończył karierę, więc w 1998 roku złotych barw mieli bronić Rovanner



Rajd Monte Carlo 1977.
Załoga Zanini/Petisco w Seacie 124-D 1800
zmierza po miejsce na podium

Seat Ibiza Kit-Car w latach 1996-1998 był niepokonany wśród 2-litrowych osiek



Kolejne ewolucje Cordoby WRC nie były w stanie nawiązać walki z czółówką



i Gomez. Obaj zaczęli starty w Ibizach Kit-Car, ale od Rajdu Finlandii przesiedli się do nowej Cordoby WRC. Starty w kit-carach kontynuowali za to Toni Gardemeister i Gwyndaf Evans, dzięki którym Seat znów potwierdził prymat w 2-litrowym czempionacie.

Upokorzone WRC

Gdy ośki święciły triumfy, Rovanner i Gomez zmagali się z Cordobą WRC, która nie spełniła oczekiwań. 6 miejsce Fina w Rajdzie Wielkiej Brytanii było najlepszym rezultatem w 1998 r. Do kolejnego sezonu ekipa przystąpiła w nowym składzie: numerem jeden pozostał Rovanner, ale Gomeza zastąpił mistrz Europy z 1991 roku Piero Liatti. W połowie sezonu do składu dołączył też Toni Gardemeister. Dla żadnego Hiszpana nie było już miejsca. Cordoba WRC ponownie nie spełniła oczekiwań, choć Gardemeisterowi udało się zająć trzecie miejsce w Nowej Zelandii.

Rok po debiucie, podczas Rajdu Finlandii, dotychczasowy model zastąpiła unowocześniona Cordoba WRC Evo 2. Nowym autem Rovanner załapał się na podium podczas Rajdu Wielkiej Brytanii, a zespół zakończył sezon na 5 miejscu. 2000 rok to kolejna zmiana kierowców. Liderem w zespole został mistrz świata z 1994 roku Didier Auriol, a jego partnerem był Toni Gardemeister. Kierowcy rozpoczęli sezon w Cordobie Evo 2, by podczas Rajdu Finlandii zamienić ją na Evo 3. Niestety, sezon był kompletną klęską - choć udało się utrzymać 5 miejsce (na siedem zespołów) w klasyfikacji konstruktorów, to kierowcy znaleźli się poza pierwszą dziesiątką. Najlepszym wynikiem było 3 miejsce Auriola podczas Rajdu Safari.

Gdy Hiszpanie myśleli już o kolejnym modelu rajdówki, niespodziewanie, jeszcze w trakcie sezonu 2000, szefostwo grupy Volkswagena postanowiło wycofać fabryczny zespół z mistrzostw świata. Z oesami od tej pory miała kojarzyć się wyłącznie Skoda. Występ w Rajdzie Wielkiej Brytanii 2000 był więc ostatnim dla ekipy Seat Sport. Od tego czasu Hiszpanie, zgodnie z wytycznymi niemieckich pryncypałów, skupili się na wyścigach samochodów turystycznych i GT. Czy fabryczne Seaty powrócą kiedyś na trasy mistrzostw świata? Póki co nie zanoszą się na to.

Kuba Kozal
zdjęcia: McKlein