

Seat Ibiza: Seit 30 Jahren erfolgreicher Botschafter Spaniens

Von Alexander Voigt

Aus den Morgennebeln des Rheintales erhebt sich am östlichen Ufer des Stromes, südlich der alten Bundeshauptstadt Bonn, der Petersberg: einer der Gipfel des Siebengebirges. Seit den Regierungszeiten Adenauers thront auf seiner Spitze das Gästehaus der Bundesregierung. Zur Zeiten der Bonner Republik gaben sich hier Könige, Präsidenten und Regierungschefs aus aller Welt die Klinke in die Hand. Heute wird „der Petersberg“ noch für besondere wie große Konferenzen der inzwischen Berliner Politik genutzt. Hier hatte Anfang September der Seat-Klassiker überhaupt - ein Ibiza 1.5 GLX aus dem Jahr 1984 - einen seiner letzten Einsätze im Oldtimer-Rallye-Jahr 2014: auf der Youngtimer Classic 2014.

In diesen Tagen absolviert er in Norddeutschland die „Creme 21“ - eine ganz besondere Veranstaltung, bei der das Lebensgefühl der 1970er und 1980er Jahre im wahrsten Sinne des Wortes zu erfahren ist. Anschließend geht es für den 30-jährigen Spanier zum Automobilsalon nach Paris. Dort wurde der Ur-Ibiza 1984 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert.

Giugiaro sorgte für die gute Form, Karmann ließ seine Expertise beim Karosseriebau einfließen und Porsche steuerte sein Know-How bei den Motoren bei. Der Ibiza entwickelt sich vom Start weg zu einem echten Erfolgsmodell der Spanier und wird inzwischen in vierter Generation gebaut. Fünf Millionen Stück verkaufte Seat seit 1984. Somit gilt es in Paris ein Jubiläum zu feiern und gleichzeitig einen würdigen Rahmen zu bilden für Seats Neuesten: den Leon X-Perience. Seat wagt mit diesem „All-Roader“ die Ausfahrt ins Gelände.

Ibizas der ersten Generation aber sind mittlerweile selten geworden. Der Zahn der Zeit hinterließ seine rostigen Spuren, so dass nur noch wenige „Unverbaute“ auf deutschen Straßen zu sehen sind. Mit diesen Widrigkeiten hatte der silberne Botschafter Spaniens

aus dem letzten Jahrhundert nichts zu tun. Der 1,5-Liter-GLX gehörte seit dem Tag seiner Fertigstellung zur historischen Sammlung Seats in der legendären „Zona Franca“ in Barcelona – dem ersten Seat-Werk überhaupt. Hier wird er im Gebäude 122 bis heute gepflegt und von hier aus nimmt er die Straßen Europas unter seine Räder. Als Botschafter spanischer, genauer katalanischer, Automobilbaukunst verbringt er den Sommer des Jahres auf Reisen. So auch während der fünften Youngtimer Classic. Fast 100 Klassiker fahren im Rahmen dieser bekannten Rallye für Oldtimer aus den 1970er und 80er Jahren 250 Kilometer von der Kuppe des Petersberges durch die Mischwälder des Bergischen Landes bis zu den Stauseen in den Ausläufern des Sauerlandes und zurück an den Rhein. Die Youngtimer Classic ist gut für Rallye-Novizen geeignet. Zehn Wertungsprüfungen erfordern nicht nur exaktes Timing zwischen Fahrer und Beifahrer, sondern auch Geschicklichkeit am Lenkrad und Gasfuß.

Diesen außergewöhnlichen Prüfungen unterzog sich auch Ulrich Hackenberg, Audis Vorstand für die technische Entwicklung, in einem echten Power-Kombi: einem 1994er Audi RS2 Avant. Der Reihen-Fünf-Zylinder mit 315 PS beschleunigte damals bereits auf 262 km/h. Damit ließ er reihenweise Porsche-Fahrer auf der linken Spur hinter sich – auch dank Stuttgarter Technik. Porsche sorgte in diesem Jahrzehnt mit dafür, daß die Ingolstädter sich ihren legendären „Vorsprung durch Technik“ erfuhren.

Und damit schließt sich der Kreis zum Seat Ibiza 1.5 GLX. Auch in ihm schlummert schwäbische Technik. Auf der Zylinderkopfhaube des Ibiza prangt die Aufschrift „System Porsche“ als Beweis der Zusammenarbeit zwischen Stuttgart und Barcelona bei der Motortechnik des Ur-Ibiza. Dort wirken nur 85 PS. Doch die beschleunigen den 890 Kilogramm leichten Spanier äußerst agil auf knapp 170 km/h. (ampnet/av)

Bilder zum Artikel



Seat Ibiza 1.5 GLX (1984).



Seat Ibiza 1.5 GLX (1984).



Seat Ibiza 1.5 GLX (1984).



Seat Ibiza 1.5 GLX (1984).



Seat Ibiza (1984).
