

técnica

SEAT Toledo Marathon



Motor

Gasolina, en posición central de 6 cilindros con turbo e intercooler. Cilindrada: 2.100 c.c. Potencia: 330 CV a 5.500 rpm. Par: 480 Nm a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica con sistema de control informatizado.

Prestaciones

Velocidad máxima: 220 km/h (estimada).

Transmisión

Tipo de tracción: A las cuatro ruedas, con diferencial central y uno en cada eje. Todos los diferenciales son autoblocantes y el central es bloqueable. Cambio: Caja de seis velocidades, situada por delante del motor.

Chasis

Suspensiones: Doble trapecio por rueda, con doble amortiguador y muelle. Geometría progresiva. Dirección: De cremallera servo-asistida. Frenos del./tras.: Discos ventilados/ Discos ventilados. Neumáticos: Michelin de 18/800/18. Llantas: Cromodora de 18 pulgadas.

Carrocería

Bastidor: Estructura tubular en acero de alta resistencia. Carrocería: En materiales composite (fibra de carbono-kevlar con resinas epoxy).

Dimensiones

Largo x ancho x alto: 4.320 x 1.770 x 1.620 mm. Distancia entre ejes: 2.800 mm. Vía anterior y posterior: 1.600 mm. Peso en vacío: 1.350 kg. Peso en orden de marcha: 1.750 kg. Capacidad del depósito: 400 litros.



debido a las exigencias de este tipo de carreras, que se disputan siguiendo un roadbook, sin haberlas podido entrenar previamente, es sobrevivir. Basta con pasarse un poco con el acelerador para que nos obsequie con una derrapada del eje trasero, pero siempre con nobleza, y el coche obedece a la orden de contravolante con docilidad. Algo impresionante, y que fue una de sus bazas más importantes cuando tenía que batirse el cobre en las carreras, es el trabajo que realizan las suspensiones. En la pista en la que tuvimos ocasión de probar este vehículo, con algunas zonas rotas y con piedras, el Toledo Marathon pasa sin inmutarse y también debido a su buena altura al suelo, que es de 30 centímetros, sin tocar en ningún momento con los bajos en el suelo. Quizá el único defecto que le podríamos poner es que son un poco duras en compresión, pero esto en competición es una ventaja porque de esa forma en los baches y en los saltos, el morro del coche no se hunde mucho y mantiene mejor la estabilidad lineal.

Tras unos cuantos kilómetros a los mandos del SEAT Toledo Marathon, nos ha dejado una enorme satisfacción. Por un lado porque es un coche con el que se disfruta desde el primer momento, sin tener la necesidad de conocerlo a fondo, y por otro, porque es un coche único. Sólo existe esta unidad, que tras nuestra prueba ha retornado al museo de SEAT, donde volverá a dormir, soñando con aquellos tiempos en los que hacía temer a sus adversarios luchando siempre en busca de la victoria. Una prueba muy especial que hemos podido realizar gracias a Isidre López, responsable de la colección de coches históricos de Seat y al inestimable apoyo del departamento de comunicación de SEAT España.

SIEMPRE CON LOS MEJORES



El SEAT Toledo Marathon tuvo una carrera deportiva corta, pero muy brillante. No le tocó competir en una época fácil, enfrente tuvo unos rivales muy duros en los Citroën ZX Gran Raid y en

los experimentados coches de Mitsubishi. Su bautismo de fuego se produjo el verano de 1993 en la Baja Portugal y fue, pese a su temprano abandono, muy esperanzador. Con José María Serviá a sus mandos, en la etapa prólogo logró una meritoria cuarta posición, muy cerca de los temibles Citroën ZX. Después, un poro en el depósito de la gasolina le impidió demostrar de lo que era capaz. Semanas después, en la Baja España, SEAT alineó dos Toledo Marathon, confiados al ex motorista Cyril Neveu y a José María Serviá, el primero de estos con la orden de acabar finalizó octavo, mientras que Serviá, corriendo tras la estela de polvo del coche de su hermano Salvador, tuvo un toque con una piedra y rompió las suspensiones, finalizando la carrera en la décima posición. 1993 finalizó con la presencia del equipo español en el Raid de Grecia, en el que Serviá finalizó en la segunda posición. SEAT eligió en 1994 competir en los mismos escenarios que el año anterior, en esta nueva temporada contaron con los



servicios del alemán Erwin Weber, con experiencia en la especialidad al volante de los vehículos oficiales de Mitsubishi. En la Baja Portugal, el alemán, tras superar al Citroën de Timo Salonen, finalizó segundo. Serviá, sin suerte en esta prueba, abandonó de nuevo, esta vez por la rotura del turbo. En la Baja España, Weber y Serviá finalizaron en la tercera y cuarta posición, por detrás de los ZX Gran Raid de Salonen y Lartigue. La temporada la cerraron en Grecia, donde José María Serviá logró la victoria y Antonio Rius, con el otro Toledo Marathon, finalizó en la segunda posición. Esta fue su última aparición en competición, la temporada siguiente SEAT Sport cambió de rumbo y comenzó su participación en el Mundial de Rallyes.

