



de acero, que se vistió con una carrocería de fibra de carbono y kevlar. Además de estar dotado con un motor fiable y con un sistema de tracción 4x4 muy eficaz, sin duda uno de los puntos fuertes de este coche, que además lo distinguió de sus rivales, es el sistema de suspensiones con que está dotado. Cuenta con dobles triángulos en cada rueda y también con dobles muelles y amortiguadores, una amortiguación con unos recorridos de 30 centímetros, que fue totalmente revolucionaria entre los coches de su categoría y que fue diseñada y desarrollada en las instalaciones de SEAT Sport.

Con la ilusión con la que se fraguó el proyecto y todo su desarrollo, en unos momentos económicamente difíciles, el SEAT Toledo Marathon es un coche muy especial para la marca española. De este modelo se construyeron dos unidades que compitieron en varias carreras, obteniendo algunos resultados muy buenos en algunas de ellas, como puede ser el doblete logrado en el Raid de Grecia en 1994 con José María Serviá y Antonio Rius. Hoy en día tan solo queda el vehículo vencedor de aquella carrera, la otra unidad SEAT la vendió a un equipo portugués y tras pasar por varias experiencias y metamorfosis ha acabado perdida en el olvido. Por el contrario el coche que posee SEAT, tras permanecer en una nave de Zona Franca prácticamente olvidado, tal cual volvió de Grecia, incluso con el polvo acumulado en aquella batalla, ha sido minuciosamente y cariñosamente restaurado y en la actualidad luce como en sus mejores momentos. Algo de lo que nos alegramos enormemente, porque de no ser así no habríamos tenido la ocasión de ponernos a sus mandos y experimentar su lado más salvaje.

El día de la prueba con el SEAT Toledo Marathon, en un paraje



Uno de los puntos fuertes del Marathon es su sistema de amortiguación, revolucionario en los coches de su categoría y que fue diseñado y desarrollado en las instalaciones de SEAT Sport.

JOSÉ MARIA SERVIÁ

"El Marathon nos dio muchas alegrías"



Durante la prueba que hicimos al SEAT Toledo Marathon fue todo un honor contar con la presencia de uno de sus pilotos estrella, José María Serviá. Al que además hay que agradecer el esfuerzo que hizo para estar con nosotros, porque unas horas antes acababa de ser abuelo. Desde aquí le damos nuestras más sinceras felicitaciones.

– ¿Qué recuerdos te trae este coche?, más después de volver a ponerte a sus mandos.

– Pues la verdad que muy buenos. El coche se hizo con mucha ilusión, aunque nuestro debut no fue muy afortunado. En la Baja Portugal, tras hacer una buena prólogo, el coche entró en el parque cerrado con los depósitos de gasolina llenos para el día siguiente. Nuestra sorpresa al ir a arrancar el coche fue por culpa de una fuga en los depósitos, toda la gasolina estaba derramada y mucha estaba en el habitáculo, había dos dedos de gasolina en el suelo del coche y eso, junto a los gases que allí había hacía muy peligroso poner el motor en marcha y tuvimos que abandonar.

– Un inicio un tanto desafortunado, pero después el Toledo

Marathon os dio muchas alegrías.

– Sí es cierto, nos lo compensó con creces. Estaba muy bien hecho, sobre todo el chasis y se mostraba muy competitivo y siempre estábamos luchando por las primeras posiciones, y lo hacíamos contra coches mucho más experimentados y que eran los dominadores de entonces.

– ¿Cómo era el SEAT Toledo Marathon en carrera?

– Era un coche fácil de pilotar, no te tenías que pelear mucho con él. El motor con unos buenos bajos era una delicia y la caja de cambios era bastante precisa. Las suspensiones eran uno de sus puntos fuertes y en este apartado era sin duda el mejor coche del momento, incluso mejor que los Citroën.

– Una pena que el proyecto durara tan poco. ¿Os llevaríais una buena desilusión?

– Pues sí, fue una pena el programa tan corto que tuvimos de carreras, porque hicimos sólo tres cada año y se acabó. Habría sido muy interesante haber competido con él en carreras más largas, tipo Dakar, creo que el coche tenía un buen potencial para haber logrado unos buenos resultados.