



[LA PÁGINA DE LA HISTORIA DE SEAT](http://www.wefer.com/seat)

<http://www.wefer.com/seat>

Documento propiedad de Marçal Guardiola i Sánchez, creador de "La página de la Historia de SEAT"

Este documento es gratuito y puede distribuirse libremente siempre que no se altere de ninguna manera y se cite claramente su procedencia.

Barcelona, 30 de Octubre de 2001

Vista Superior del Seat 1200 Sport



Este libro reúne la descripción básica del Seat 1200 Sport de forma que la labor informativa pueda realizarse con el mayor número de datos posible.

Este trabajo es original del Departamento de Prensa Seat, que lo ha realizado para servir a los profesionales de la información. Por tanto, puede ser reproducido libremente.

Todo el material gráfico está realizado a línea para su mejor reproducción. Se ha confeccionado de forma que sea cómodamente asequible. Cualquier concepto o parte gráfica puede servir para clarificar o completar una información.

Quien desee otro libro para mantenerlo completo en archivo puede solicitarlo al Departamento de Prensa Seat.

EL PORQUE DE UN NUEVO MODELO

Con la progresiva madurez del mercado español, que ya cuenta con cinco millones de automóviles en circulación, ha surgido en los últimos años un creciente sector de usuarios que por sus particulares características y gustos automovilísticos, desea disponer de un "coche diferente tanto en su estética como en sus posibilidades de conducción". Son automovilistas para los que uno de los principales atractivos de un coche es sin duda el **placer de conducir**, entendido de una forma muy personal, especialmente activa y segura. Para este tipo de conducción es insuficiente en efecto, el margen de actuación que permiten las características de las berlinas normales de utilización familiar, como asimismo el de los deportivos de altas cilindradas en los que su elevada potencia se impone también en gran medida a los propios conductores. Por otra parte y en estrecha conjunción con las posibilidades mecánicas, se busca un tipo de automóvil de línea original y acusada personalidad con el más alto nivel de confort y comodidad interior.



La línea aerodinámica de su frontal se complementa con su trasera "fast back".

Con todo, en las actuales circunstancias y para responder a estas exigencias de una forma equilibrada, no es suficiente ya el concepto clásico de vehículo deportivo sin apenas posibilidades de otro tipo. El conductor de hoy se resiste a perder las principales ventajas que puede disfrutar a diario en una berlina familiar y por ello, en muy pocos casos, está dispuesto a renunciar más allá de lo imprescindible a una capacidad y utilidad normales.

Nace así un nuevo concepto de "Sport" basado en una utilización versátil y flexible que permite disfrutar plenamente del coche en el uso cotidiano.

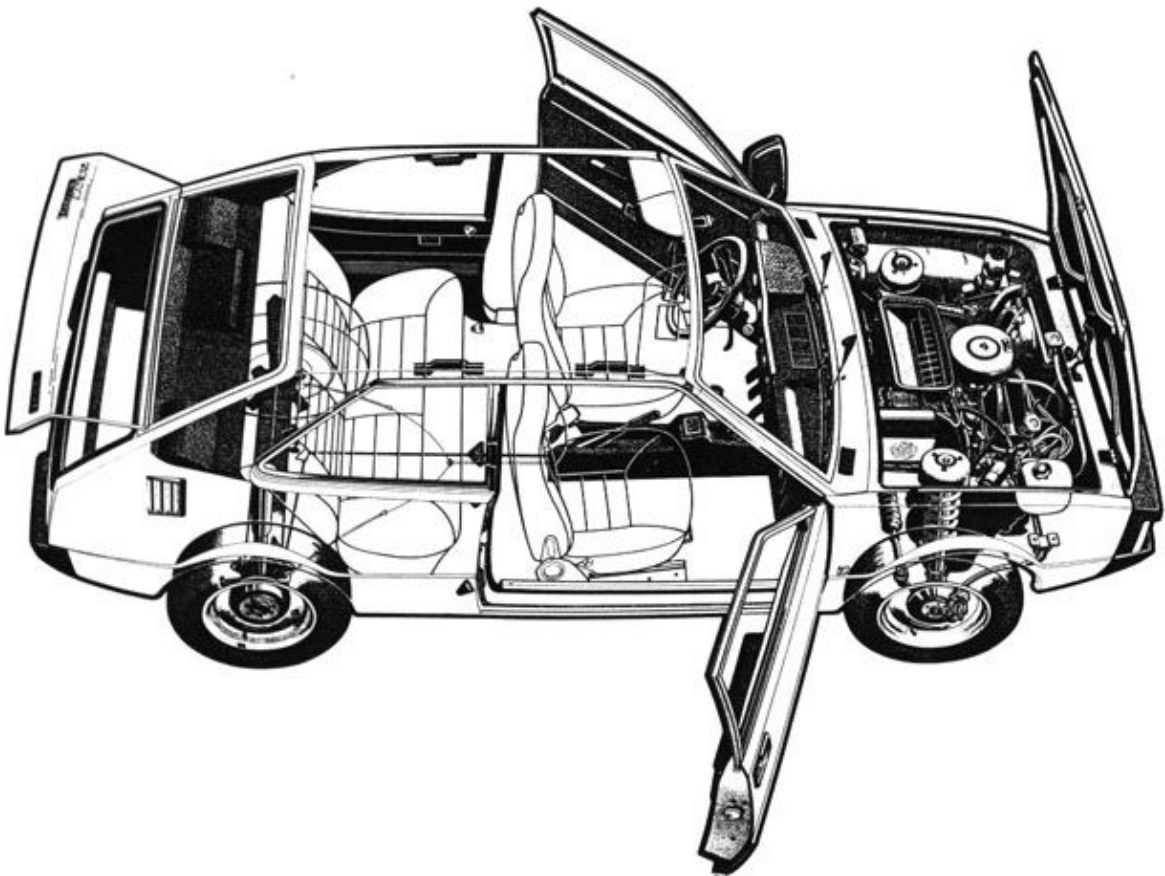
Atendiendo a este planteamiento de conjunto, Seat ha estudiado y desarrollado el proyecto de nueva concepción que ahora se presenta: el Seat 1200 Sport. Un esfuerzo a la altura de su tradición como primera empresa automovilística del país.



Aspecto tres-cuartos posterior del Seat 1200 Sport

En los capítulos que siguen se expone con detalle la forma concreta en que se han aplicado las ideas que han regido el diseño y construcción general del nuevo Seat 1200 Sport.

Seat ha querido poner a disposición del usuario un modelo único que incorpora las soluciones técnicas de probado rendimiento, derivadas de la amplia y valiosa experiencia que supone haber lanzado ya al mercado nacional y exterior más de tres millones de turismos.



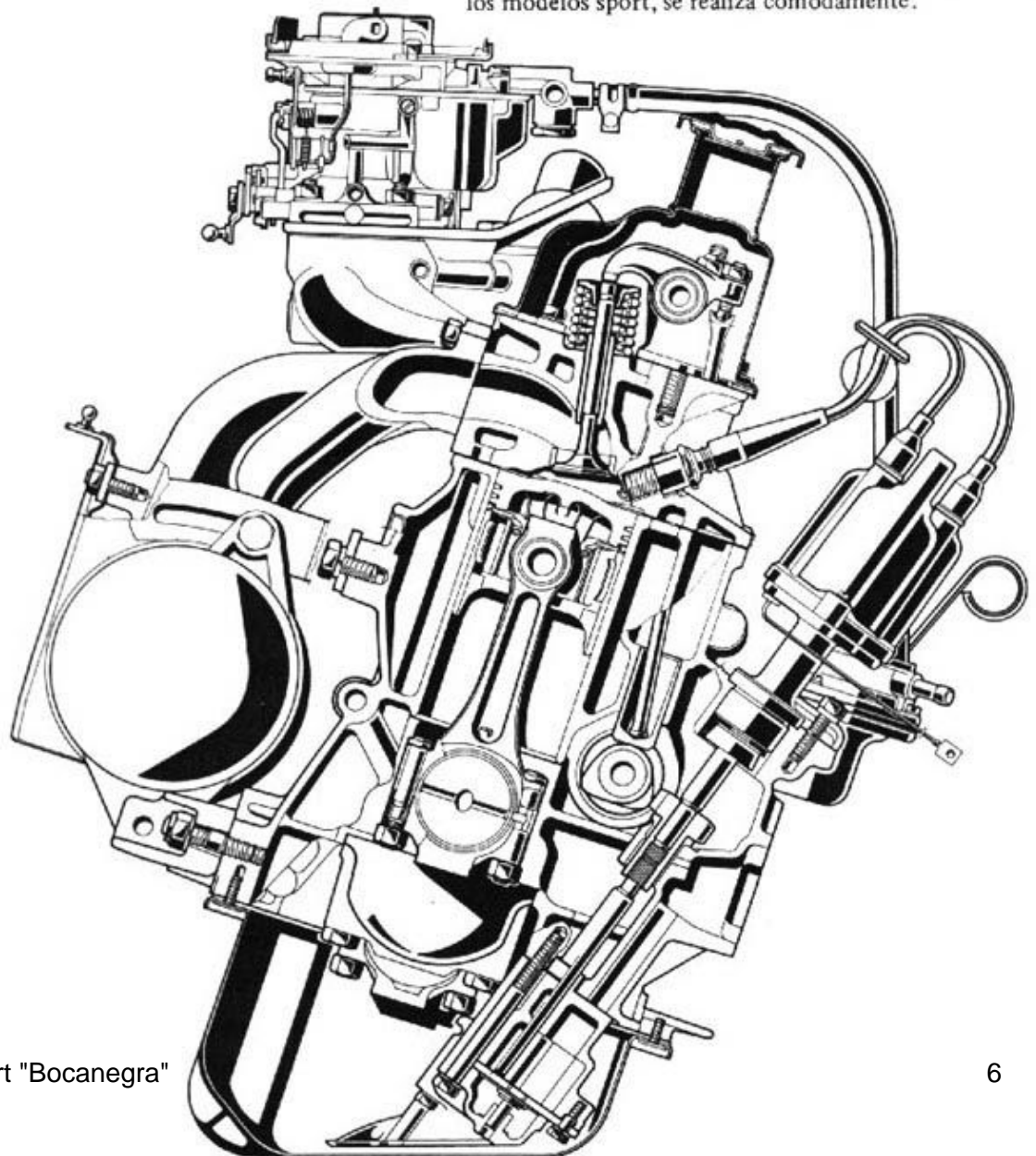
Distribución de los elementos mecánicos y de carrocería.

MOTOR

El Seat 1200 Sport va equipado con un motor delantero, situado en posición transversal que funciona según el ciclo OTTO de cuatro tiempos. Consta de cuatro cilindros en línea "supercuadrados" con un diámetro de 73 mm y un recorrido del émbolo de 71,5 mm., que le permiten alcanzar una cilindrada total de 1.197 cm³. La relación de compresión es de 8,8 a 1 y la cámara de combustión es cónica con base esférica prominente, construida sobre la cabeza del cilindro. De esta forma, su diseño permite un alto rendimiento con un índice de compresión desahogado. Los cilindros tienen un faldón largo en las zonas de esfuerzo y el mínimo en los costados de amarre del bulón.

El cigüeñal es de cinco puntos de apoyo y en general todo el conjunto lo componen elementos de construcción muy robusta. Cada cilindro lleva dos segmentos de compresión y uno de engrase. Las válvulas van en cabeza, inclinadas, y poseen una gran superficie de cierre para asegurar una fácil alimentación y un rápido escape.

El árbol de levas va situado lateralmente en el bloque y va mandado mediante correa desde el cigüeñal. Los empujadores son cortos y actúan sobre los balancines situados en la culata. De esta forma el reglaje y puesta a punto, que tanto agrada "personalizar" a los amantes de los modelos sport, se realiza cómodamente.

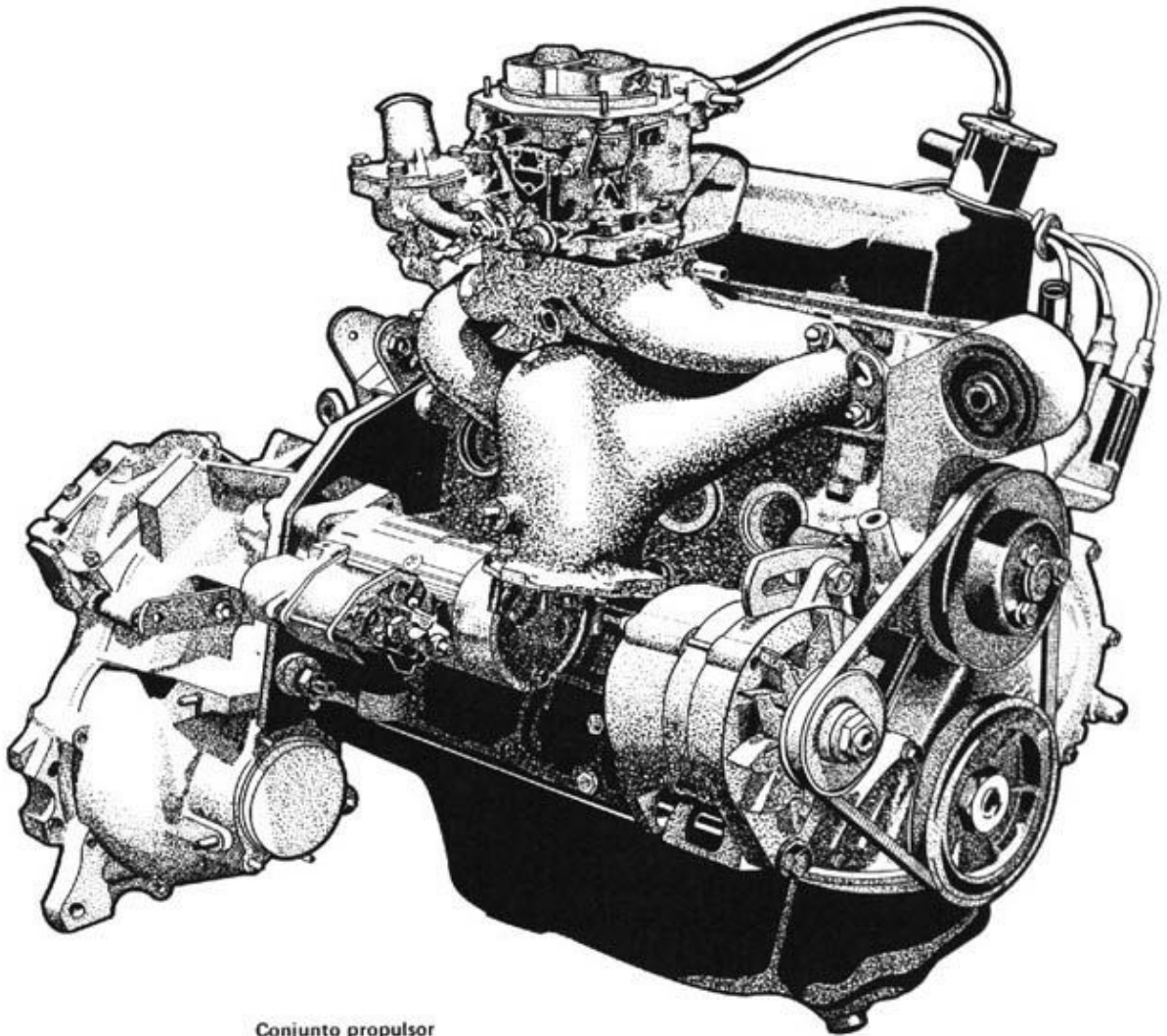


Los colectores de admisión y escape están ubicados de forma entrelazada para que los gases de admisión sean precalentados, con lo que la mezcla es más homogénea y por tanto el aprovechamiento del combustible se eleva al máximo.

La potencia del motor del Seat 1200 Sport es de 67 CV (DIN), conseguida a 5.600 r.p.m. Dadas las características de construcción de este vehículo, la relación peso/potencia es de 12 kg/CV; es decir, que cada caballo de potencia sólo tiene que mover doce kilos.

Esto no sólo significa potencia, sino un sensible ahorro de combustible, pues la abundancia de potencia permite engranar una marcha larga, la tercera o la cuarta, en recorridos normales con un consumo bajo. Así, con gasolinas de 92 a 96 octano y cargado a tope, con cuatro personas más 40 kilogramos de carga en una velocidad constante de 100 km/hora, el consumo es de 7,3 litros cada cien kilómetros.

Otra característica que define el alto rendimiento del motor es el alcanzar su par máximo de 9,2 mkg. a sólo 3.700 vueltas por minuto. Por otro lado, la curva que representa su desarrollo es muy plana, lo que indica que cualquier conductor puede disponer de un gran caudal de potencia aún en marcha lenta.

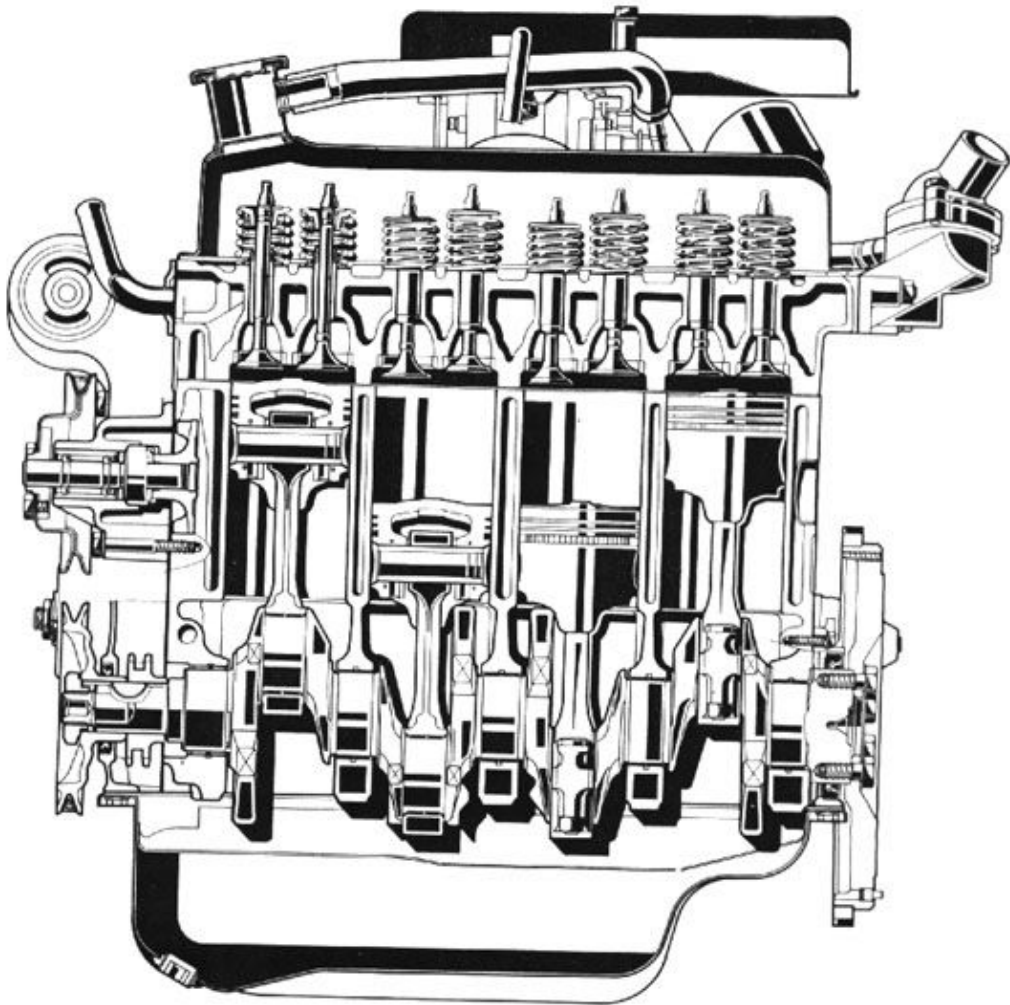


Conjunto propulsor

La alimentación del motor del 1200 Sport está asegurada con una bomba de doble membrana que impulsa la gasolina hasta un carburador de dos cuerpos, colocado invertido y de paso 32. El segundo cuerpo actúa por depresión al alcanzar cierta velocidad; de esta forma, el consumo de combustible es proporcional a la aceleración que el conductor desee someter al motor. Las dos mariposas están sincronizadas y lleva incorporado un dispositivo limitador del monóxido de carbono, de acuerdo con las normas anticontaminación.

El aire llega al carburador a través de un filtro que actúa en seco y con el conducto de entrada situado en la zona de aire caliente procedente de la refrigeración de los colectores de escape. La carburación recupera los vapores de aceite del escape, evitando que salgan a la atmósfera y los reinyecta en los cilindros.

El engrase del motor es a presión con bomba de engranaje situada en el cárter y mandada directamente desde el árbol de levas. La pureza del aceite se asegura mediante un doble filtro. Uno es de tela metálica en la propia bomba y otro de cartucho recambiable de caudal total.

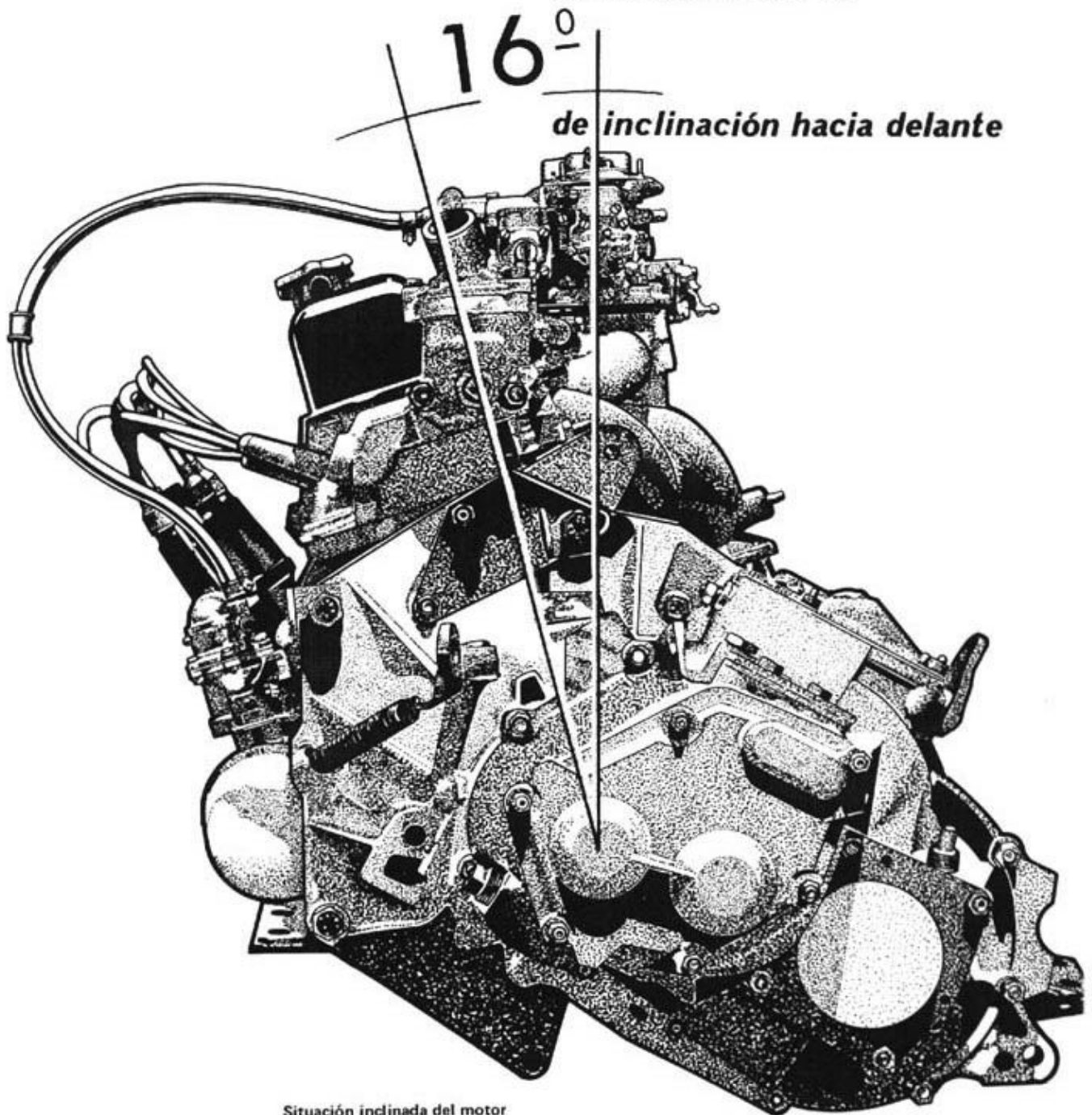


Corte longitudinal del motor, de válvulas en cabeza y cigüeñal de cinco puntos de apoyo.

El sistema de encendido es con distribuidor (con avance automático), actuado mediante engranaje por el árbol de levas. El orden de encendido de los cilindros es el 1-3-4-2.

La refrigeración del motor es muy eficaz, merced a un circuito de circulación forzada de agua por bomba. La capacidad de dicho circuito es de 7 litros.

Un termostato regula el flujo y temperatura del agua en el circuito. El ventilador es propulsado mediante un motor eléctrico que lleva instalado un interruptor termométrico que actúa automáticamente cuando la temperatura del agua supera los 90°C. y se desconecta también automáticamente, cuando baja de 90°C.



CARACTERISTICAS TECNICAS DEL MOTOR

encia: 67 CV (DIN) a 5.600 r.p.m.
49,2 KW (SI)* a 5.600 r.p.m.

máximo: 9,2 kg (DIN) a 3.700 r.p.m.
92 Nm (SI) a 3.700 r.p.m.

o de válvulas

Admisión: comienzo 10° antes del p.m.s.
fin 49° después del p.m.l.

escape: comienzo 50° antes del p.m.l.
fin 9° después del p.m.s.

o entre válvulas y balancines

el control
sta en fase Admisión: 0,75 mm
Escape: 0,75 mm

De funcionamiento
(motor frío) Admisión: $0,25 \pm 0,05$ mm
Escape: $0,25 \pm 0,05$ mm

Encendido

Avance inicial: 10°
Avance automático: $20^\circ \pm 2^\circ$
o entre contactos ruptor: $0,42 \div 0,48$ mm
etro/paso bujías: 14 x 1,25 mm
Distancia entre electrodos: 0,6 - 0,7 mm

l) (Sistema Internacional de Unidades)

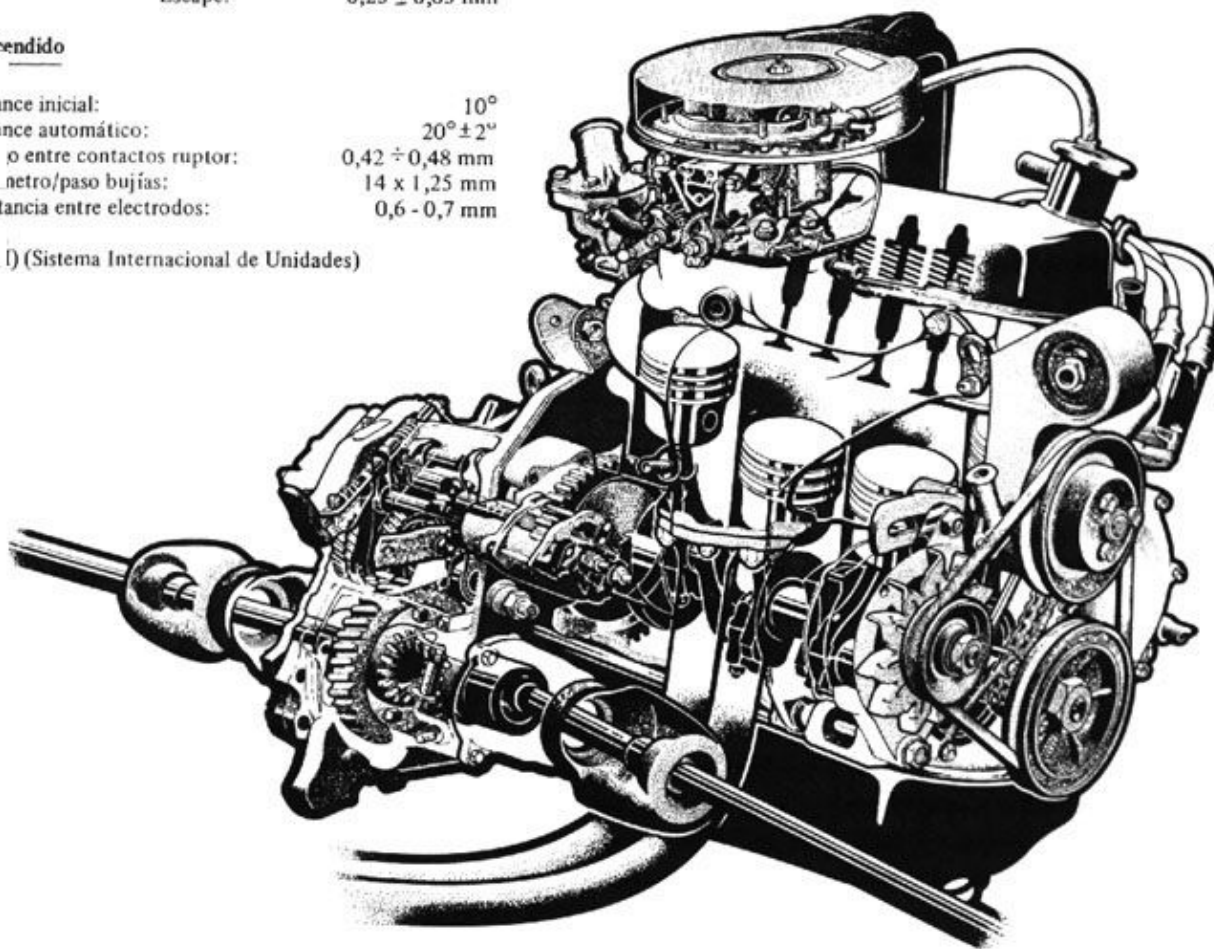


Gráfico de elementos en movimiento del conjunto propulsor

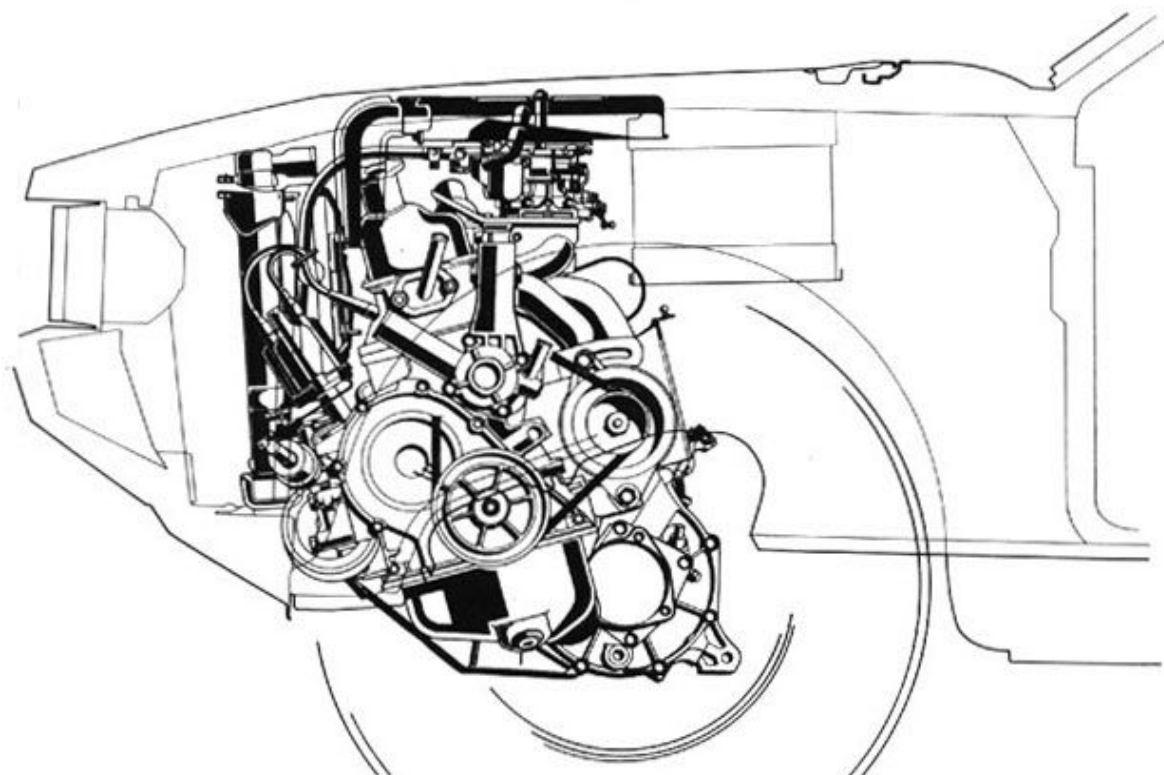
INGENIERIA DE APLICACION

Una de las características que mejor definen al Seat 1200 Sport es su **ingeniería de aplicación**, que ha adoptado la configuración de motor delantero situado de forma transversal.

El sistema es muy práctico pues reduce al mínimo la ocupación de espacio, cediendo el máximo al habitáculo de los pasajeros. Desde el punto de vista del diseño mecánico, se consigue además que el giro del motor sea siempre en el mismo sentido del giro de las ruedas. Con ello se evitan las pérdidas energéticas que se producen en todo cambio en la dirección de la energía rotativa.

Sobre este concepto técnico, el Seat 1200 Sport ofrece soluciones muy prácticas. Una de ellas es la de inclinar el motor 16° hacia adelante, para bajar la altura del capot. Esto permite aumentar la aerodinamicidad de la línea, asegurando además una accesibilidad grande a los elementos de servicio del motor y del bastidor.

El anclaje es elástico y el conjunto motor y caja de cambios preceden a la transmisión. Con ello el margen de libertad que tienen los palieres o semiejes de transmisión es muy amplio, permitiendo obtener las máximas posibilidades de la suspensión delantera. El radiador se sitúa a un lado del capot, con lo que el espacio destinado al distribuidor y depósitos auxiliares admite una actuación plenamente desahogada, facilitando así los trabajos de mantenimiento.



Detalle de la ingeniería de aplicación. Motor transversal inclinado 16° hacia adelante y situado delante de la transmisión.

TRANSMISION

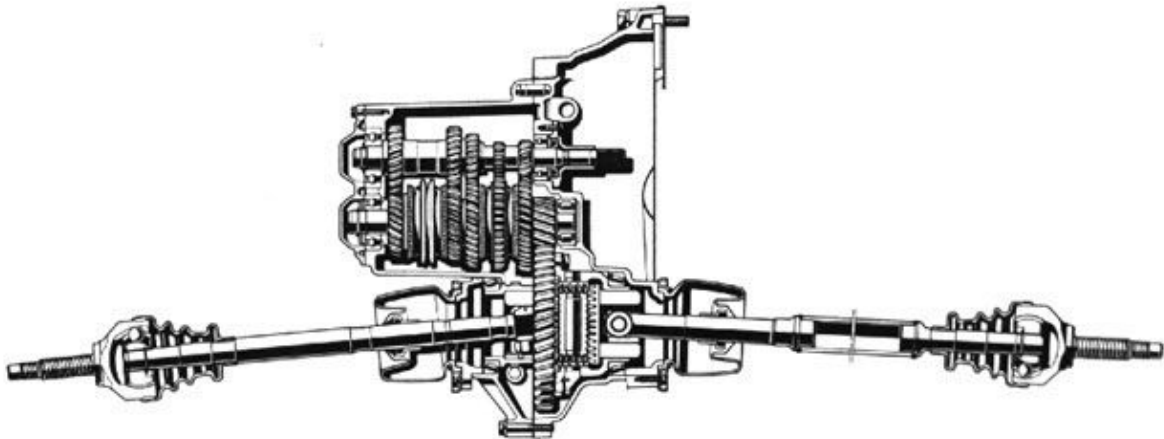
El Seat 1200 Sport va equipado con un embrague de mando mecánico de un solo disco que funciona en seco. Los diámetros del anillo de fricción son de 181,2 mm. para el exterior y 127 mm. para el interior.

La caja de cambios va en paralelo al motor y tiene cuatro marchas adelante y una atrás. Las cuatro velocidades están sincronizadas según el sistema Porsche con la cuarta ligeramente sobremultiplicada. Las relaciones entre engranajes son las siguientes:

I Velocidad	3,636:1
II Velocidad	2,055:1
III Velocidad	1,348:1
IV Velocidad	0,963:1
Marcha atrás	3,615:1

El grupo diferencial va instalado a la salida de la caja de cambios con engranajes cilíndricos de dientes helicoidales y aplica una reducción final de 13/53.

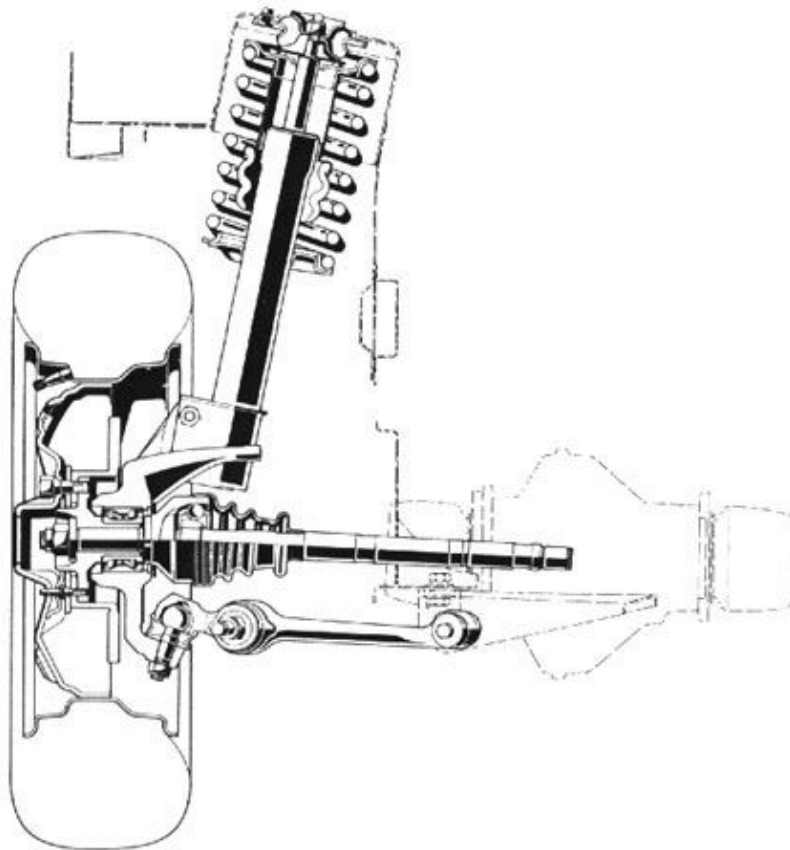
La transmisión se realiza mediante dos semiejes, unidos al diferencial por juntas homocinéticas tripoidales y a las ruedas por juntas homocinéticas a rótula o de esfera, sistema que en un coche de tracción delantera proporciona mayores garantías de duración mecánica, y menores pérdidas energéticas.



Caja de cambios de cuatro velocidades adelante, todas sincronizadas, sistema Porsche, grupo diferencial y semiejes con juntas homocinéticas tripoidales.

SUSPENSION DELANTERA

La suspensión del Seat 1200 Sport es de ruedas independientes tipo Mac Pherson. En la parte delantera, al ser las ruedas al mismo tiempo directrices y propulsoras, la suspensión adquiere una particular importancia. Por ello se ha adoptado un sistema que ofrece la mayor garantía técnica y que responde a plena satisfacción tanto en el 127 como en los modelos más pesados, tipo 131. Consiste en brazos triangulares inferiores de amarre, con muelles helicoidales, coaxiales a unos amortiguadores hidráulicos telescópicos. Estos conjugan su acción con una barra estabilizadora transversal, que actúa también como tirante de reacción de los brazos oscilantes inferiores.



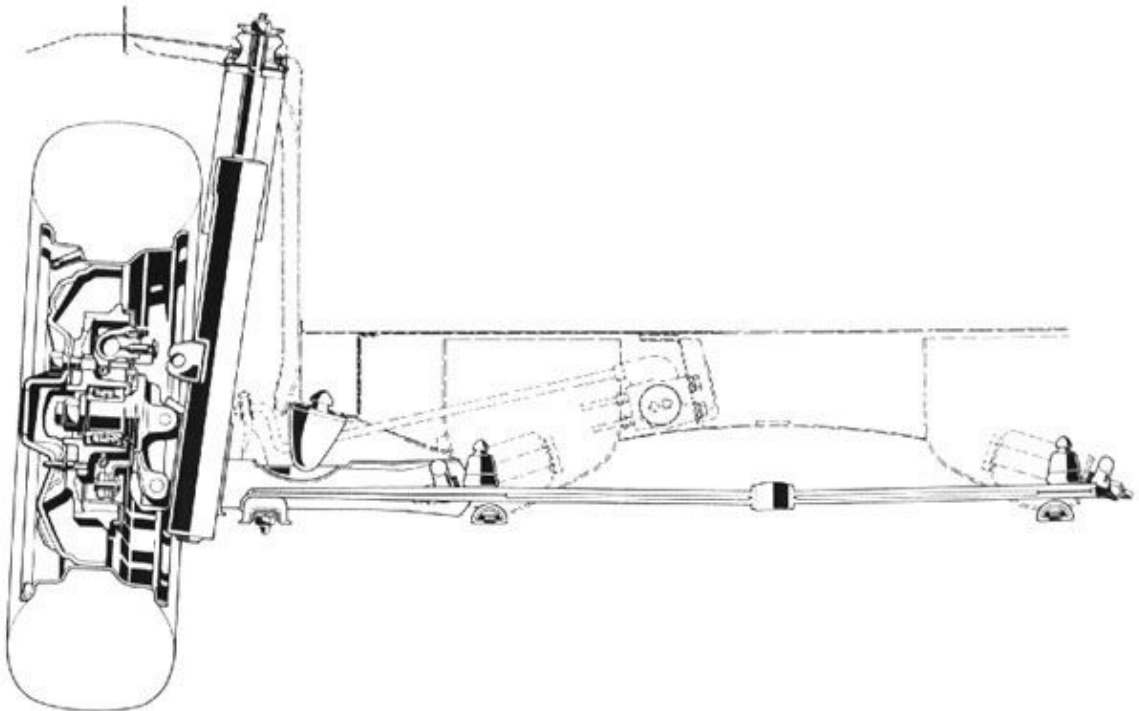
Suspensión delantera Mac Pherson de ruedas independientes con muelles helicoidales y amortiguadas por sistema hidráulico telescópico.

SUSPENSION TRASERA

La perfecta adherencia de todas las ruedas en un automóvil de motor y tracción delanteros es un problema técnico que se ha resuelto de forma práctica y efectiva en el Seat 1200 Sport, mediante una ballesta transversal de dos hojas que produce efecto estabilizador en las trepidaciones asimétricas de las ruedas, y un sistema hidráulico telescópico unido rígidamente a las manguetas. Esta solución es regulada en su acción mediante topes de goma.

En uno u otro caso las articulaciones son "for life" y no necesitan engrasarse.

Las ruedas están formadas por llantas de diseño original y deportivo, estampadas en acero de alta resistencia y especialmente preparadas contra la corrosión. La medida de la llanta es de 4 1/2 J. x 13". Los neumáticos son radiales y opcionalmente se sirven con medidas 145SR x 13", ó 165/170SR 13", según el tipo de conducción que vaya a seguir fundamentalmente el propio usuario y de acuerdo con la idea central de **personalizar** dicha conducción al máximo posible.



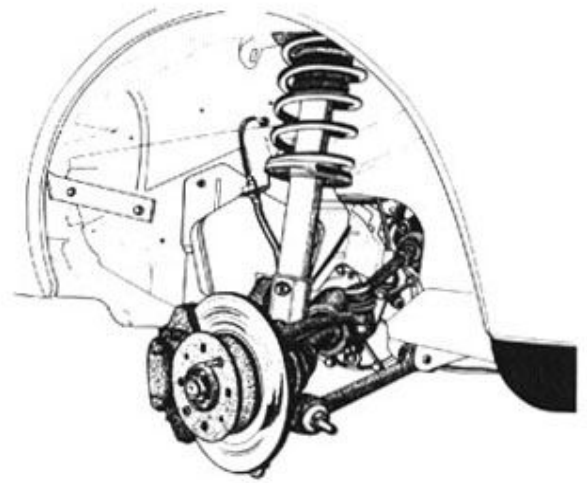
Suspensión trasera de ruedas independientes con sistema de amortiguación hidráulico telescópico y ballesta transversal con topes de goma.

FRENOS

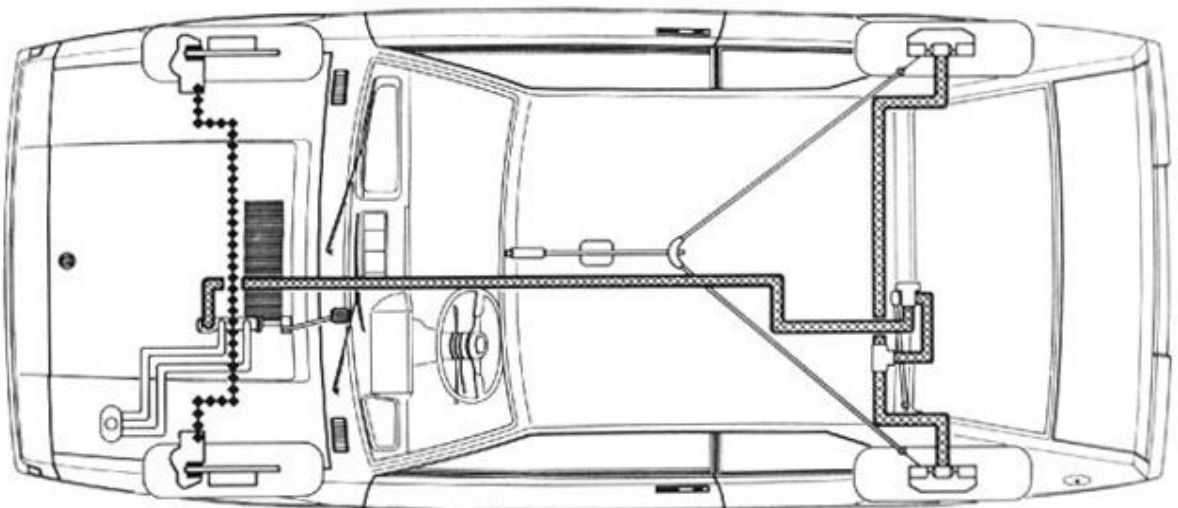
El sistema de frenos del Seat 1200 Sport es hidráulico con doble circuito independiente para las ruedas delanteras y las posteriores. El circuito delantero, que es el que soporta el mayor esfuerzo, va equipado con frenos de disco de un diámetro de 227 mm. con dos patines de fricción por disco y una superficie de frenada de 124 cm².

El circuito de las ruedas posteriores lleva intercalado un corrector de frenada combinando con la suspensión trasera, de forma que, de acuerdo con la transferencia de carga que causa la propia deceleración, y la propia carga que transporta el vehículo, regula el esfuerzo frenante para asegurar en toda circunstancia que las ruedas no se bloqueen y el coche frene en la menor distancia posible, sin desviarse de la trayectoria. En las ruedas posteriores los tambores de freno llevan dos zapatas de fricción, cada una con una superficie de forros de 180x30 mm. El área de fricción de los frenos traseros es de 216 cm², con lo que el área total de fricción alcanza los 340 cm².

El freno de mano, de mando mecánico, es muy efectivo y actúa sobre las ruedas posteriores.



Frenos de disco delanteros



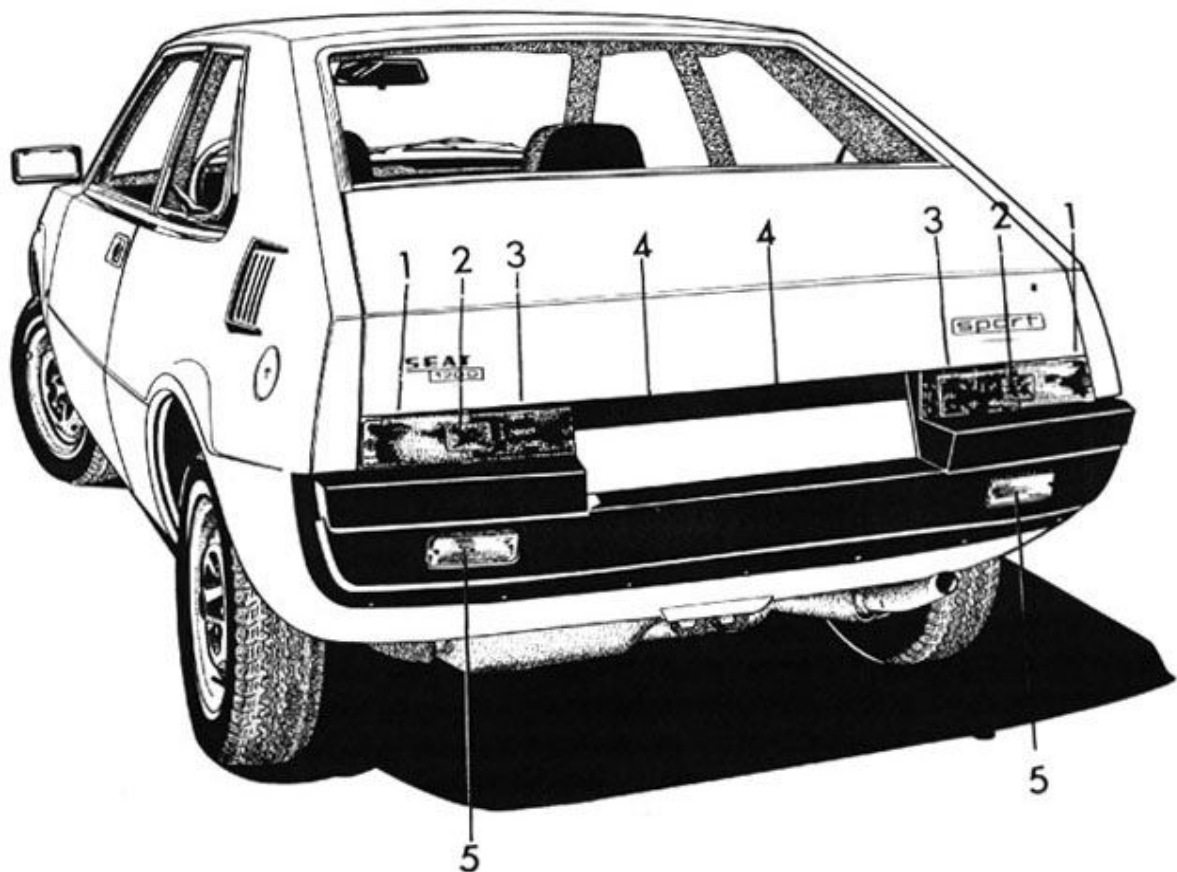
Esquema del doble circuito de frenos hidráulicos y sistema mecánico de retención a mano

EQUIPO ELECTRICO

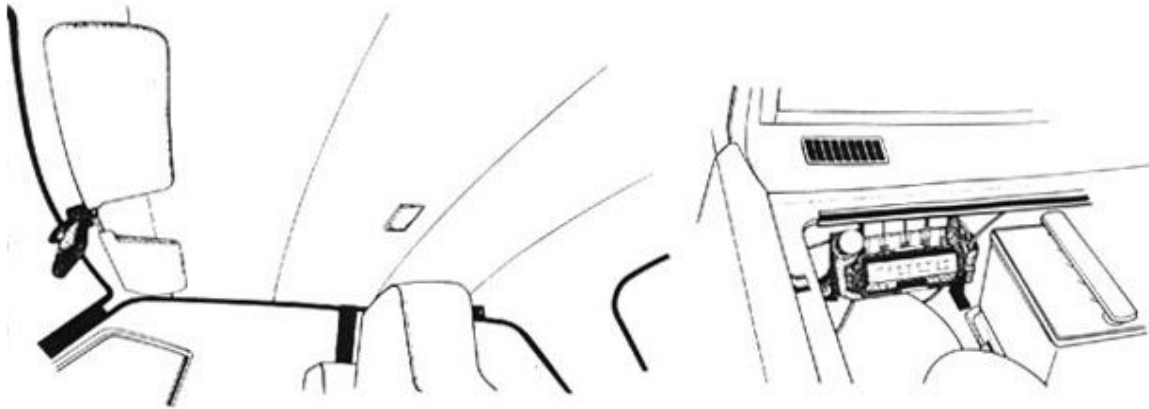
La instalación eléctrica cuenta con un alternador de 480 vatios que permite toda clase de equipamiento adicional como luneta térmica, faros antiniebla, etc. Dispone de una batería de 12 voltios y una capacidad de 45 amperios/hora. El motor eléctrico tiene una potencia de 800 vatios. Para el control del equipo eléctrico va dotado de una accesible caja de fusibles en un extremo del compartimento del motor.

La iluminación externa es muy efectiva como corresponde a un modelo de estas prestaciones. La luz larga de carretera se agrupa con la de ciudad o cruce en unos amplios faros rectangulares (lámpara de 40/45 W). Los indicadores de dirección, en color ámbar y de moderno diseño, ocupan de forma envolvente los dos extremos del frontal, permitiendo así una perfecta localización desde cualquier ángulo.

En la parte posterior, estas luces van situadas en dos faros rectangulares colocados también en el exterior del conjunto óptico. Para mejor señalar estas maniobras de cambio de dirección, lleva en los laterales de la parte delantera otras dos luces amarillas, con lámpara no desmontable.



Conjunto de luces posteriores. 1. Luz de giro; 2. Catafaros reflectante; 3. Luz de posición y freno; 4. Luz de iluminación de matrícula; 5. Luz de marcha atrás.

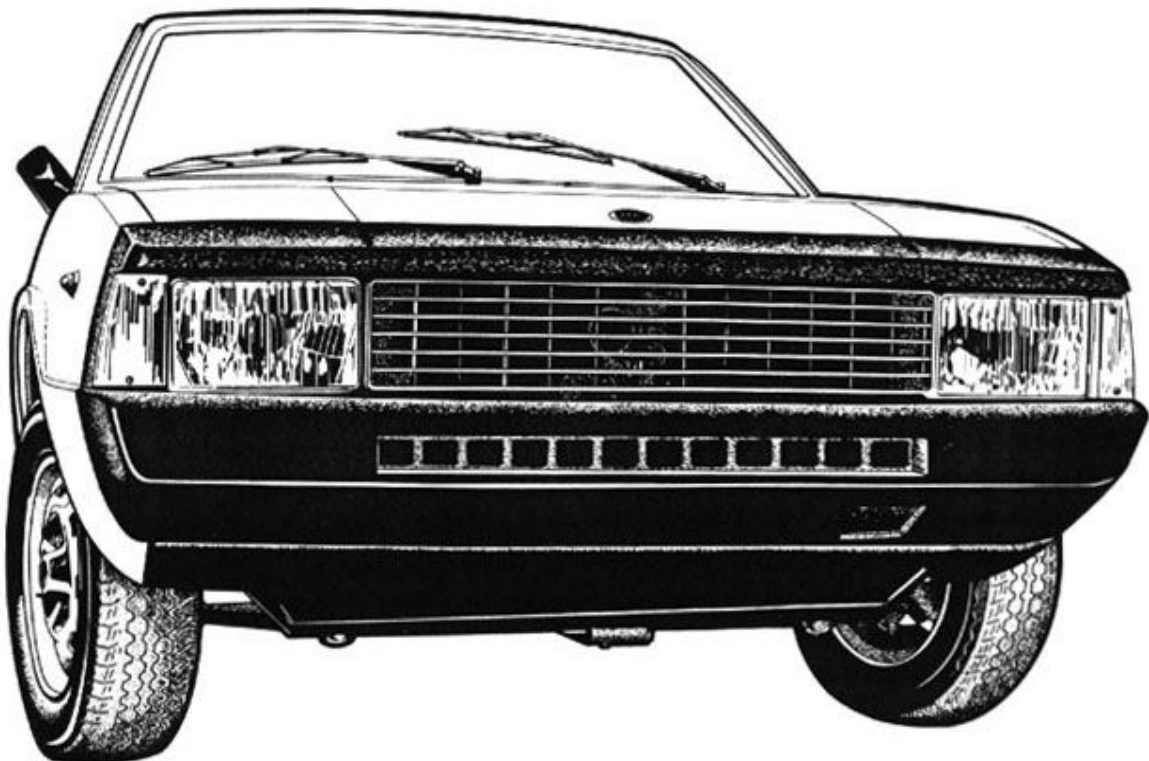


Plafón de iluminación interior

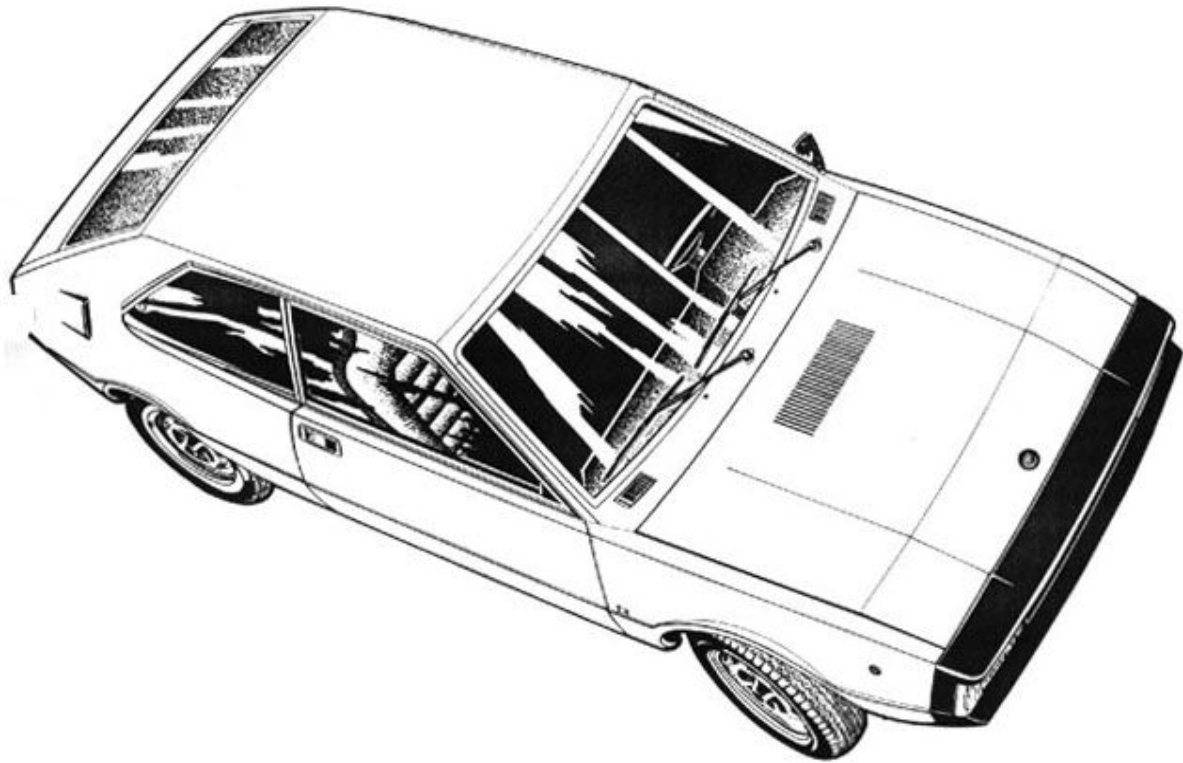
Caja de fusibles y central del equipo eléctrico

Las luces delanteras que señalan la posición del vehículo, están ubicadas en los propios faros de luz larga y corta; las posteriores, en faros independientes, rectangulares, situadas en posición protegida en la parte interior del conjunto óptico posterior. En esta trasera lleva dos luces de marcha atrás, de conexión automática al engranar esta velocidad. De la misma forma, al pisar el pedal del freno se encienden las luces de "Stop" situadas en el mismo faro que las de posición.

En el interior, la iluminación de los cinco relojes que forman el panel de instrumentos es muy efectiva. En el techo hay un plafond central para iluminar el interior del habitáculo.

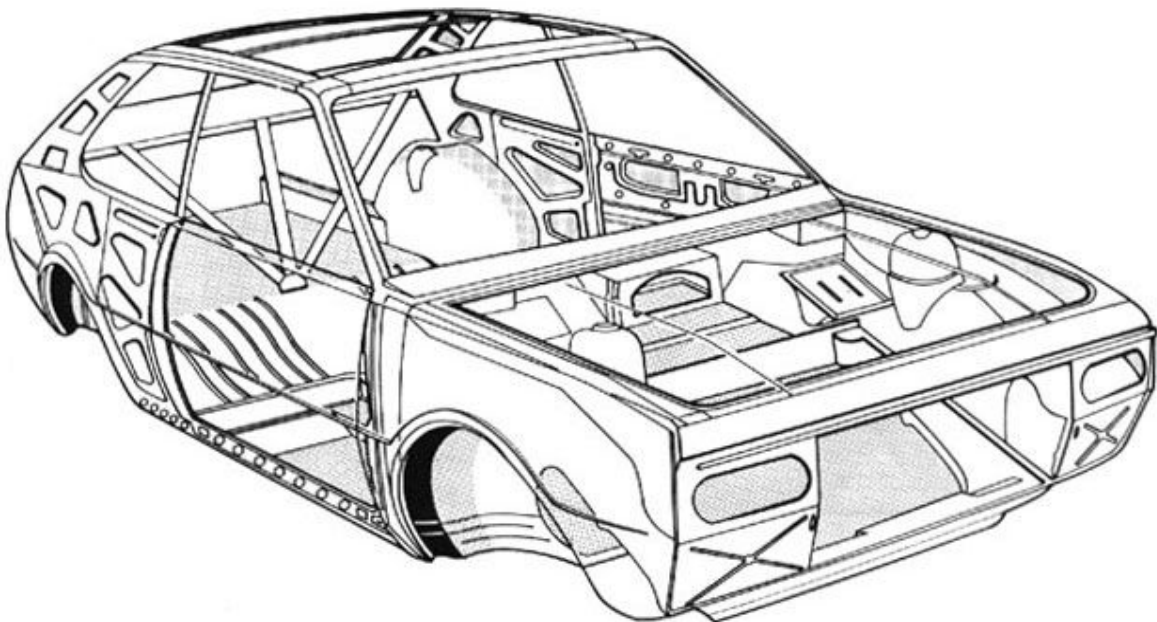


Conjunto de luces delanteras. La luz de posición, cruce y carretera están agrupadas en los faros rectangulares y las de giro se sitúan en vértices y costados delanteros



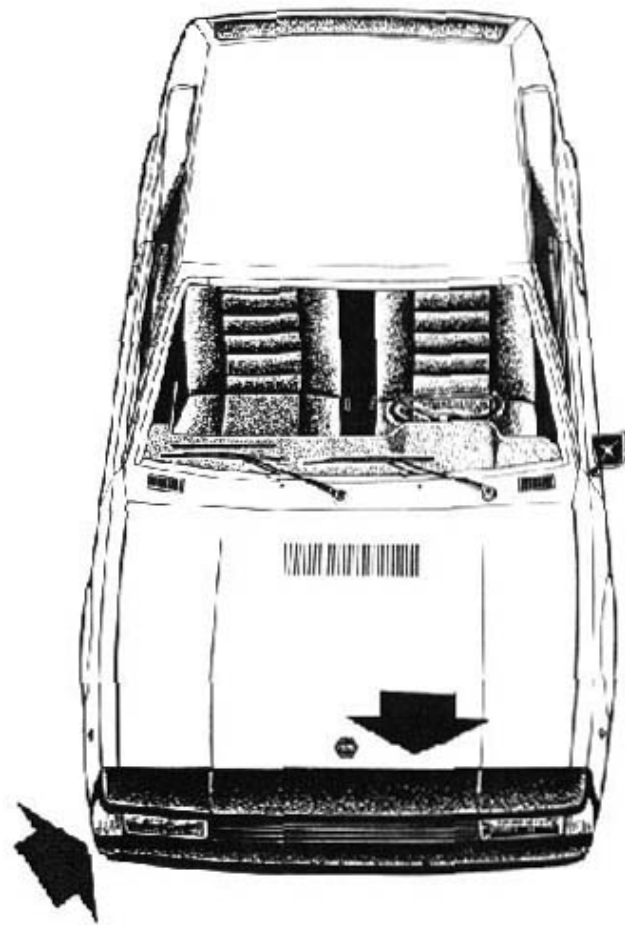
CARROCERIA

El elemento más característico del Seat 1200 Sport es su moderna carrocería monocasco, cuidadosamente estudiada desde el doble punto de vista de la estética deseada a la seguridad. Destacan en ella, como una prolongación de la línea (y no formando un elemento resistente inde-

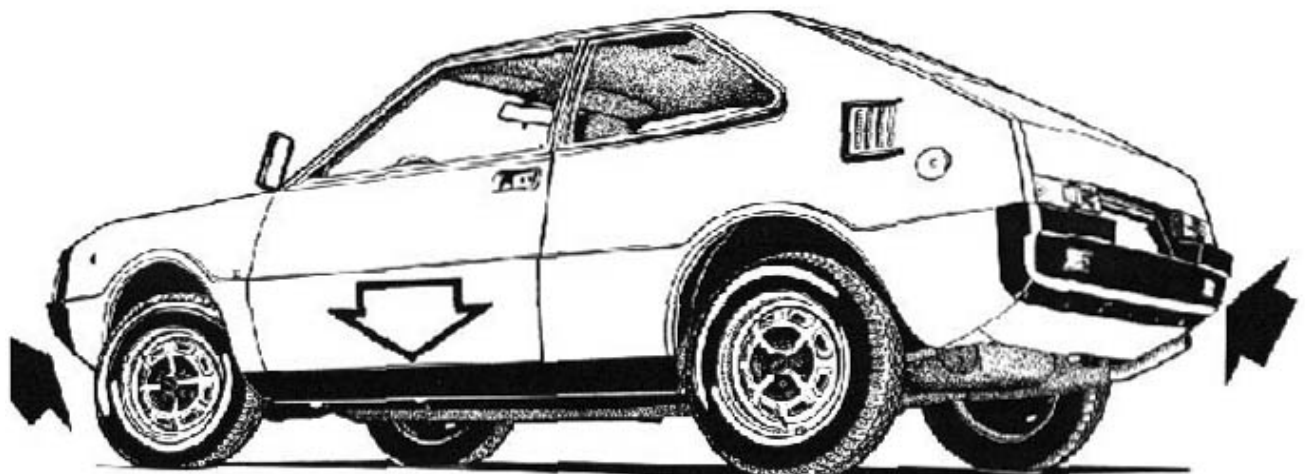


Estructura básica de la carrocería, de resistencia diferenciada con elementos de deformación progresiva para garantizar la seguridad pasiva del habitáculo.

pendiente, como hasta ahora era habitual en otros automóviles), dos amplios parachoques envolventes, en elastómero de espuma de poliuretano, de alta densidad, color negro mate. Se trata de un material de gran elasticidad, intocable por los agentes atmosféricos e inoxidable, por lo cual está siempre libre del temido fenómeno de la corrosión. Dado su espesor y características, admite impactos de hasta 5 km/h sin deformarse e incluso recupera su forma y comportamiento habitual, tras choques a 10 km/h, bastando sustituir en todo caso el alma de acero de que va provisto en su interior. El parachoques delantero está compuesto de dos piezas, y el posterior de una sola, atomilladas en ambos casos a la carrocería.



Zona de protección delantera en material elastómero que envuelve íntegramente las luces

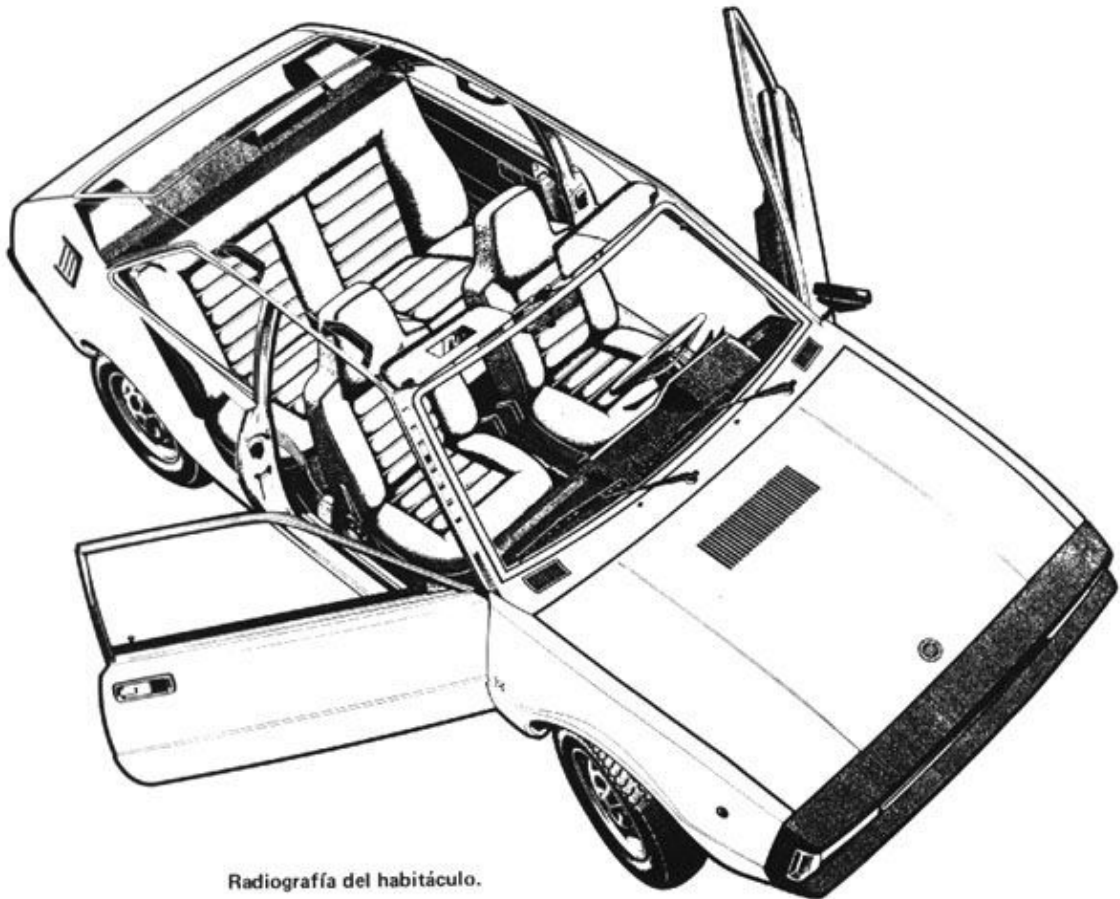


Para proteger los elementos de la carrocería más afectados por el uso, el Seat 1200 Sport lleva protección integral tanto en la parte delantera como en la posterior. Se han tratado los bajos con pinturas especialmente pensadas contra los efectos de la corrosión. Así mismo, su efecto es resistente contra los impactos producidos por los materiales sólidos desprendidos por las ruedas

Sobre un piso de probada robustez se ha construido una armadura muy sólida a la que se ha aplicado todos los avances tecnológicos experimentados en anteriores modelos Seat.

Básicamente, dicha armadura la forma un rígido cuerpo situado sobre las ruedas posteriores y que enlaza, por la estructura del techo, y los montantes del capot delantero, uniéndose otra vez a su base mediante la estructura de los guardabarros (soldados) y la coraza delantera.

Para la protección del habitáculo, tanto en la parte delantera como en la posterior existen dos zonas de deformación progresiva controlada y un larguero de seguridad sobre el que se instala el panel de instrumentos. Las puertas, con armazón de una sola pieza, revestimiento y perfiles entresoldados, dan nueva consistencia al conjunto. Entre el habitáculo y el vano portaequipajes hay una "pared" formada por chapa de acero y reforzada por tres largueros, que aísla completamente el habitáculo, tanto del ruido como del depósito de gasolina, que a su vez va bajo el maletero, en posición de seguridad.

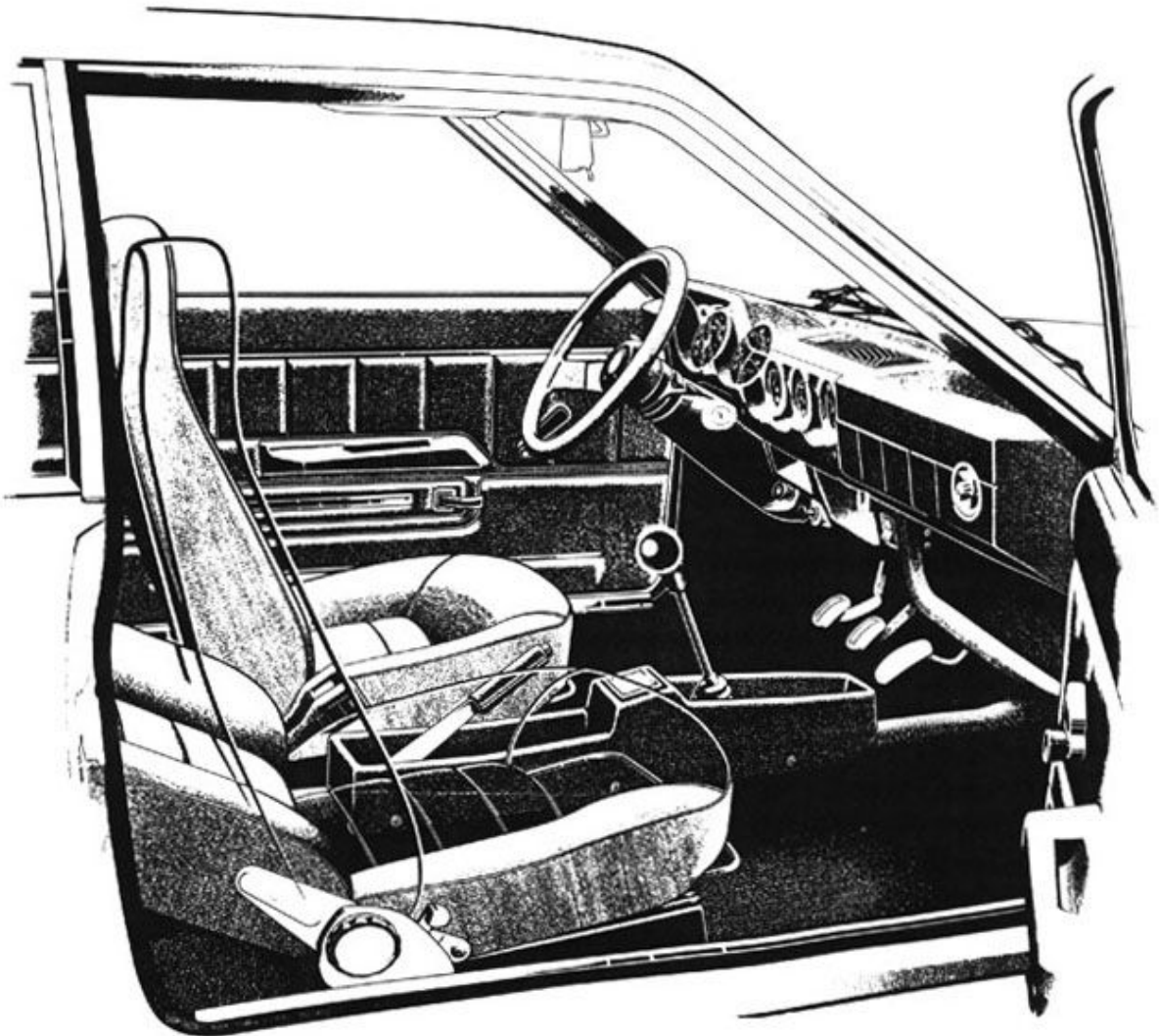


Radiografía del habitáculo.

PUESTO DEL CONDUCTOR

Como es imprescindible en todo modelo sport, el puesto del conductor ha sido motivo de muy cuidada atención por parte de los diseñadores. El 1200 Sport trata de aunar las necesidades prácticas y las de confort, al nivel doblemente exigente de una conducción dinámica y de gran comodidad. Así, los asientos son anatómicos con reposacabezas incorporado y reclinables, con posibilidad de abatirlos también hacia adelante para dar paso a la parte posterior.

La terminación interior respeta la estética del conjunto, consiguiendo un ambiente plenamente armónico desde el cuadro de instrumentos al guarnecido de puertas. La combinación de relieves y hendiduras en el guarnecido muestran la impronta de las más modernas tendencias estilistas. Todo ello se conjuga con un cómodo acceso a todos los mandos y una fácil visión de los instrumentos y aparatos de control.



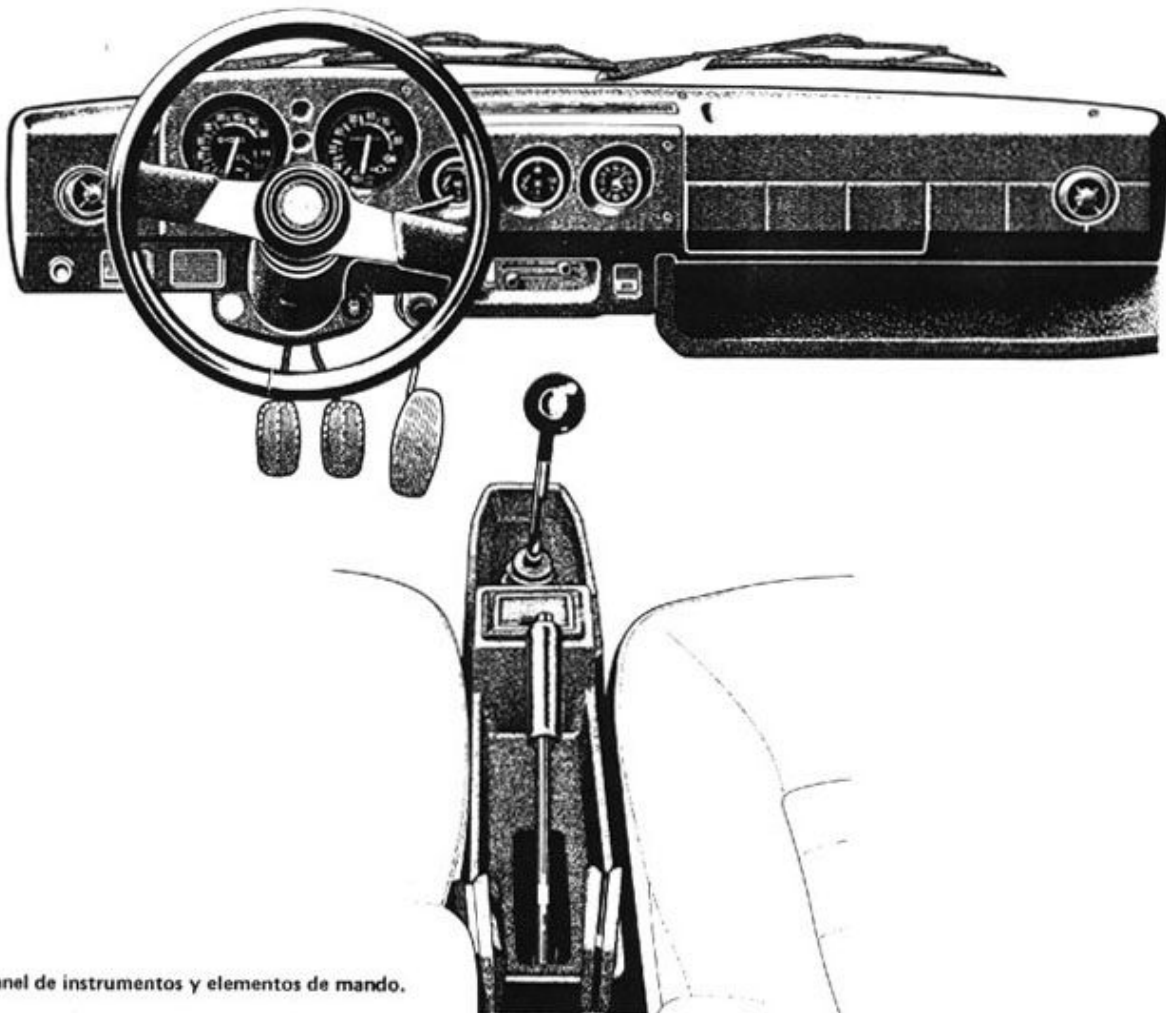
Diseño y dotación del puesto del conductor.

PANEL DE INSTRUMENTOS

El conjunto del panel de instrumentos del 1200 Sport destaca por la amplitud de su dotación, y la personalidad de su diseño.

En el centro del volante, va montado el avisador acústico, de doble tono. Los mandos que lleva anexos por la izquierda son las palancas para las luces largas, cortas y posición, así como los de giro; y a la derecha, el limpia-parabrisas, de dos velocidades (una rápida para lluvia intensa y otra intermitente para lluvia o nieve esporádica). En todos los casos las palancas pueden accionarse sin separar en ningún momento las manos del volante.

En el panel de instrumentos y a sus extremos se hallan dos entradas regulables, de aire fresco del exterior. Próximos a la mano izquierda están situadas las teclas para encendido de luces del cuadro de instrumentos. Junto a éstos se encuentra el pulsador del lavaparabrisas.

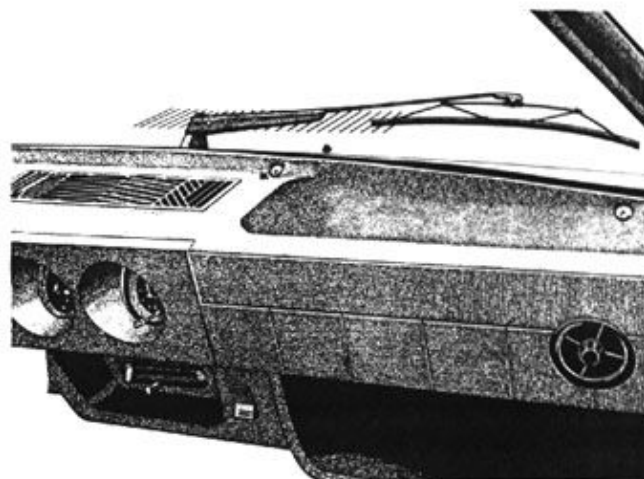


Panel de instrumentos y elementos de mando.

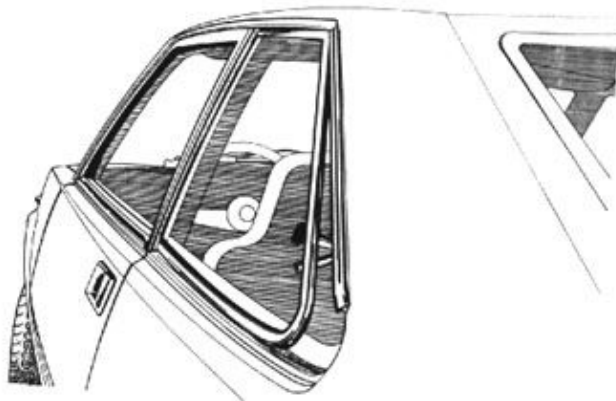
Con la mano derecha se tiene acceso al mando para el stárter, encendedor eléctrico (con lámpara de iluminación), conmutador del aire forzado del calefactor, de dos velocidades, así como los mandos de la calefacción o aireación. También se acciona con la mano derecha la puesta en marcha del vehículo y la desconexión del anti-robo, solidaria a aquella.

En el cuadro de instrumentos las indicaciones se agrupan en esferas situadas en concavidades, para impedir las confusiones debidas a reflejos luminosos exteriores y asegurar la propia iluminación interna. En la primera esfera van ubicados el velocímetro tabulado hasta 180 km/h., el cuentakilómetros, así como el indicador del nivel de gasolina y aviso óptico de reserva.

En la segunda esfera va situado el cuentarrevoluciones con el aviso de posición del stárter y carga del generador. En la tercera esfera un manómetro indica la presión en el circuito del aceite; en la cuarta, la temperatura del agua y en la quinta, el reloj horario electrónico. En el centro de las dos primeras esferas se hallan los avisadores que anuncian la conexión de luces de intermitencia, de posición y luz larga.



Entradas regulables del aire al interior del compartimento de pasajeros



Ventanilla posterior abatible, con cierre de seguridad, para ventilación interior



Las corrientes de aireación del interior y calefacción están estudiadas para garantizar el máximo confort de los pasajeros y una adecuada renovación ambiental.

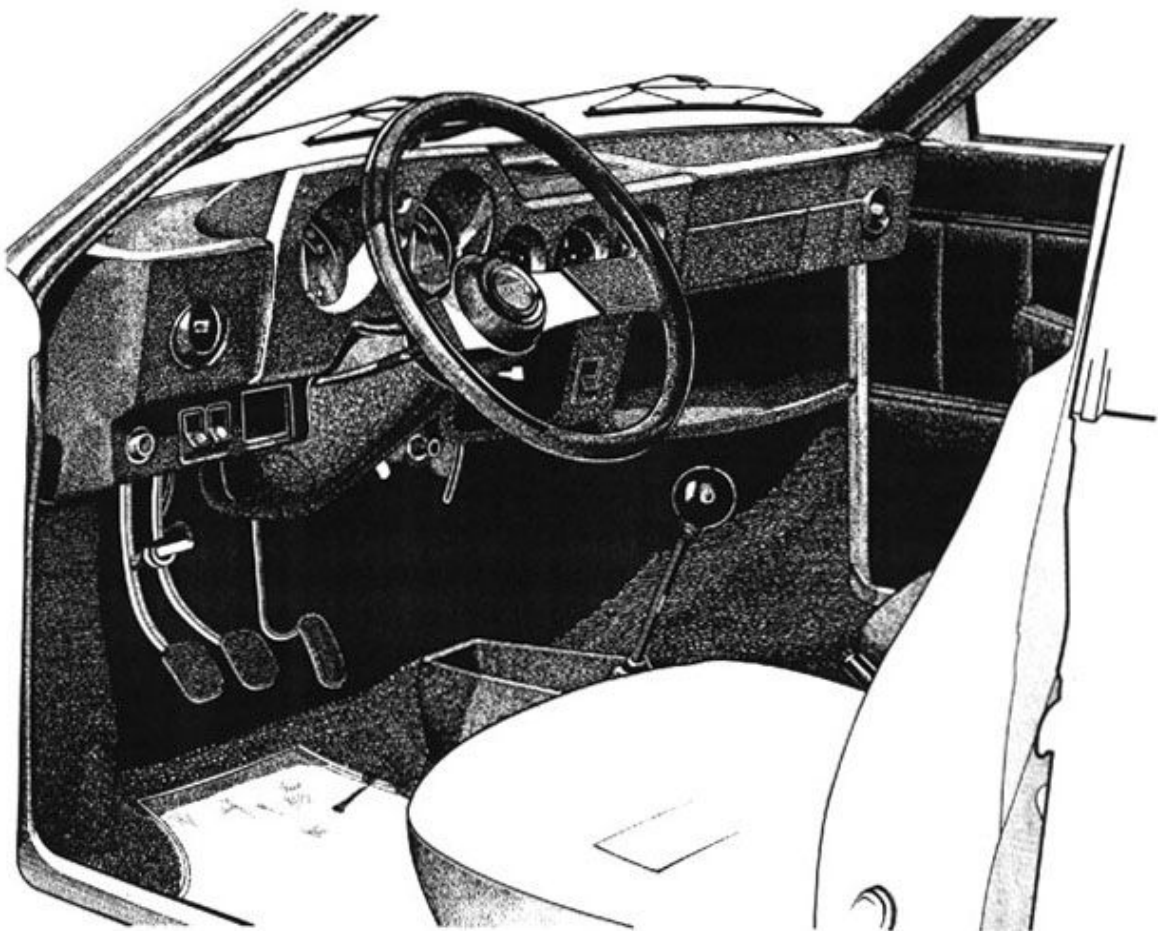
DIRECCION

La dirección es siempre uno de los elementos más cuidados en todo modelo Sport. El nuevo Seat 1200 tiene un volante, de reducidas dimensiones y marcado carácter deportivo, estando guamecido en material sintético de agradable tacto y adecuado grosor.

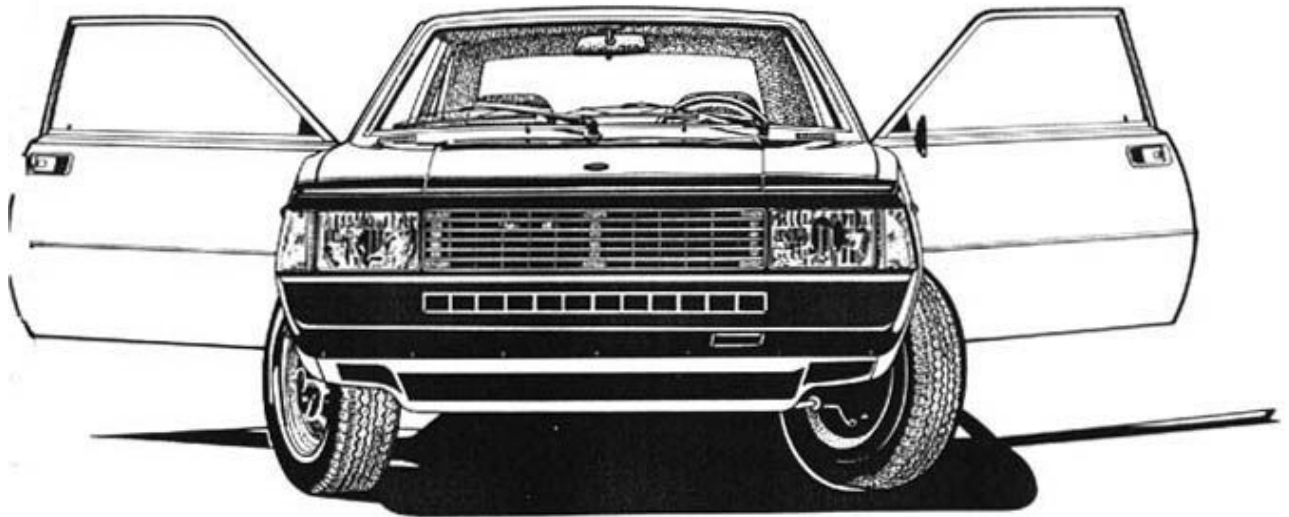
La situación con respecto al conductor ha sido detenidamente estudiada para hacer cómoda una conducción brillante.

La columna de dirección es de seguridad, pues la forman dos troncos unidos entre sí por sendas juntas cardan, al efecto de evitar la repercusión hacia el pecho del conductor, en caso de fuerte impacto. El mando actúa mediante un sistema de cremallera, de gran precisión.

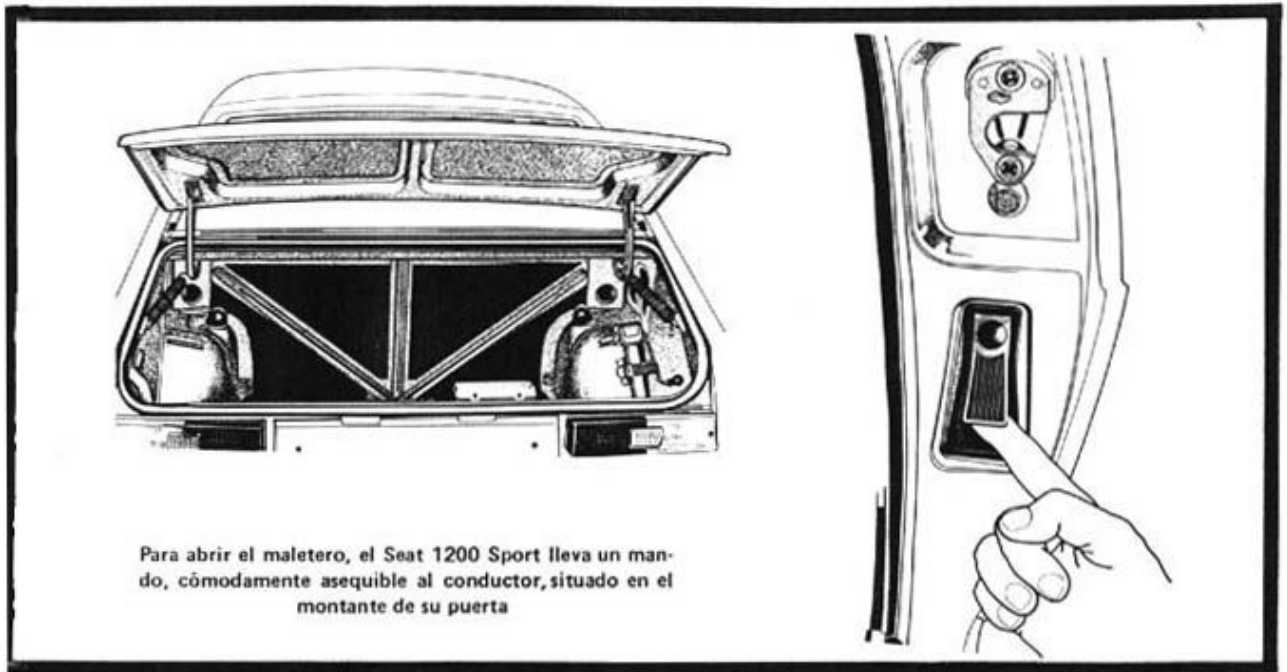
El radio de giro es de unos 4,8 m y para conseguir un giro total es necesario dar tres vueltas y media al volante, desmultiplicación que facilita las maniobras de aparcamiento.



Volante con doble árbol articulado para seguridad del conductor contra impactos



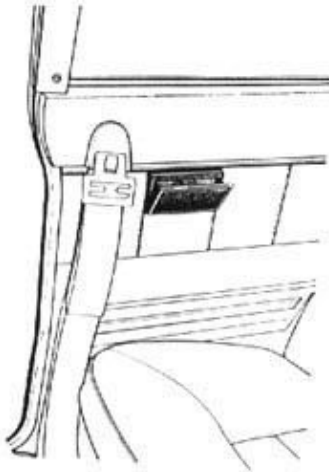
Amplitud y apertura total de las puertas



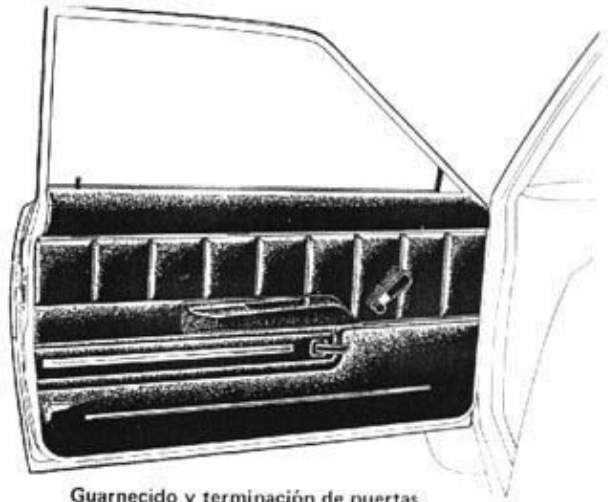
Para abrir el maletero, el Seat 1200 Sport lleva un mando, cómodamente asequible al conductor, situado en el montante de su puerta



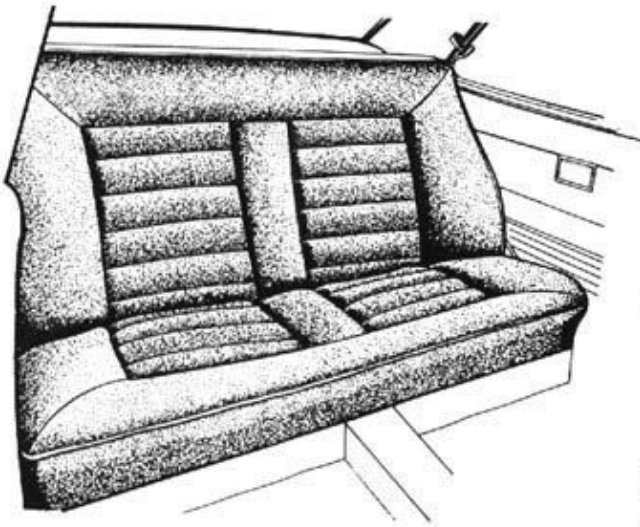
Aspecto general de los elementos de acceso y confort.



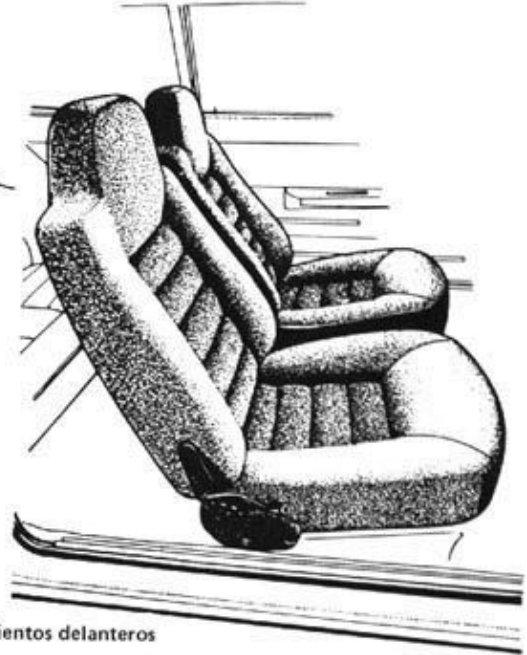
Ceniceros para los ocupantes de los asientos posteriores



Guarnecido y terminación de puertas



Diseño de los asientos posteriores



Diseño de los asientos delanteros

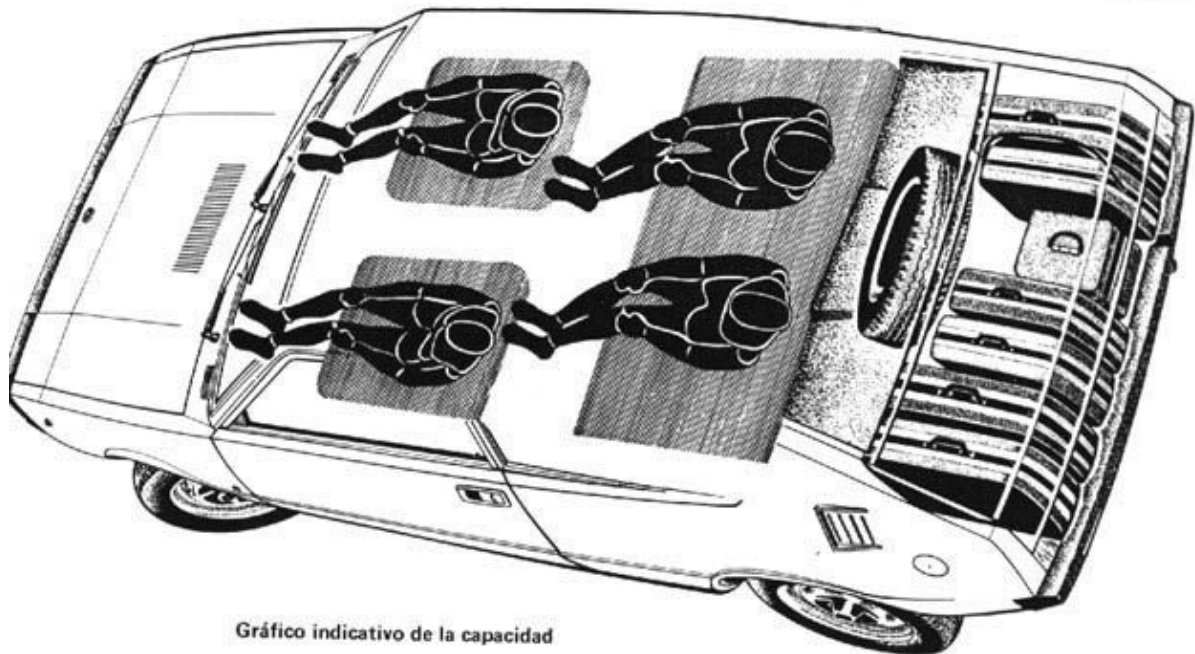
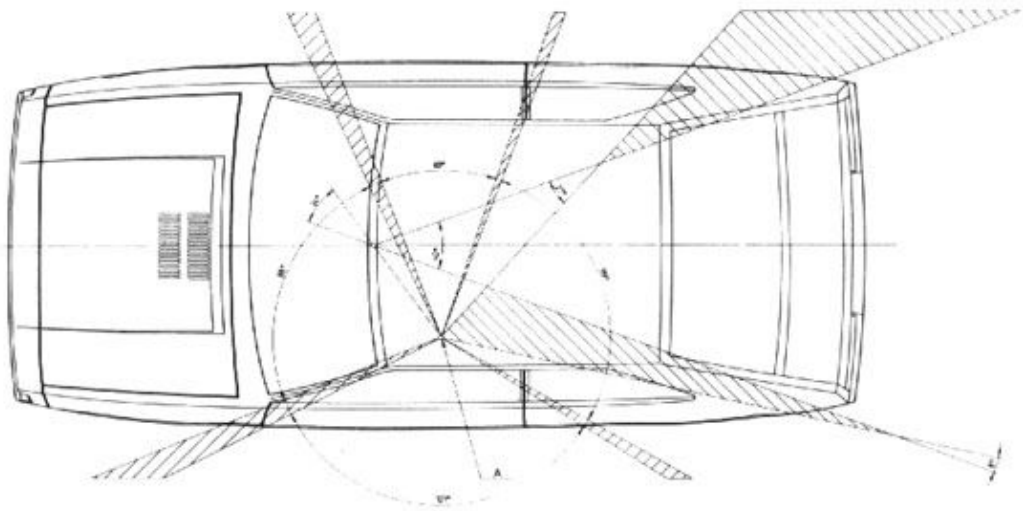
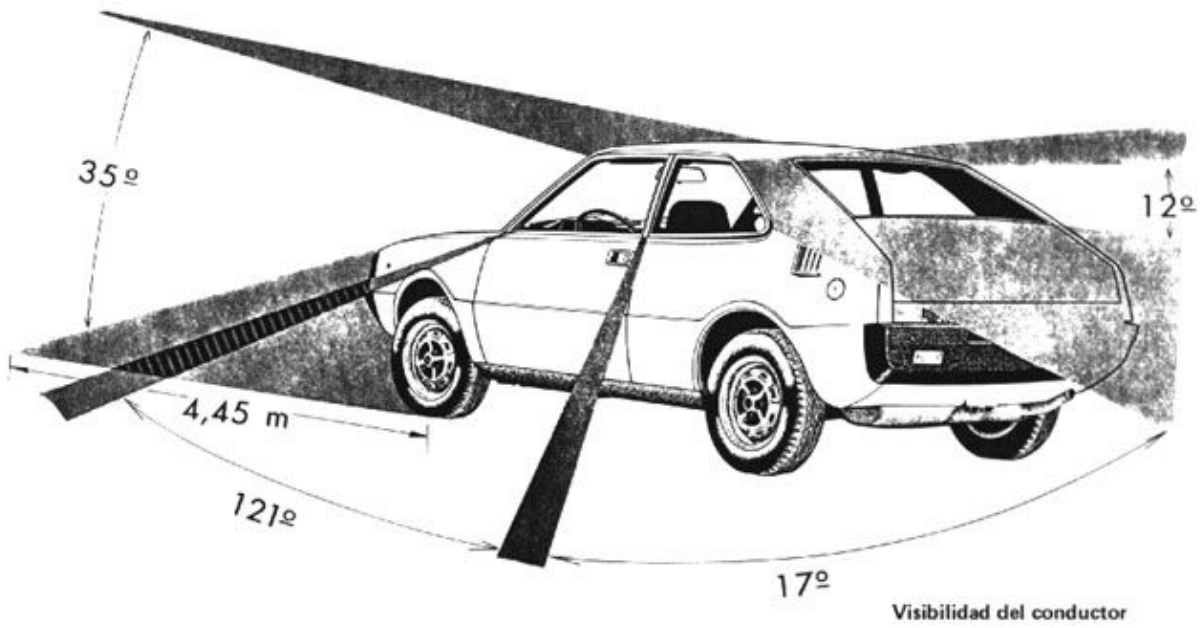
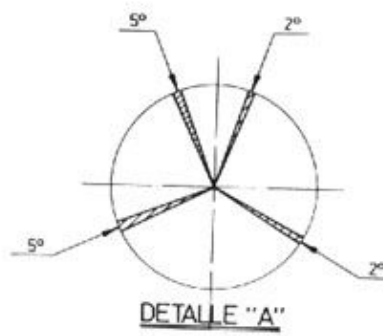
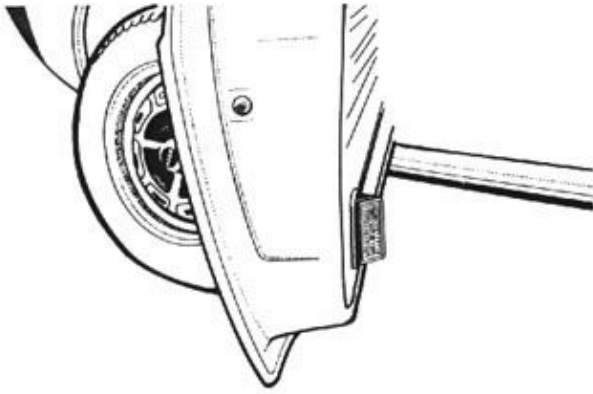


Gráfico indicativo de la capacidad

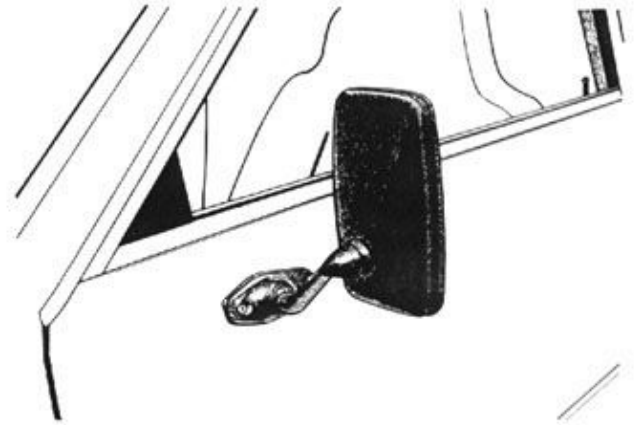


Estudio de los ángulos de visibilidad

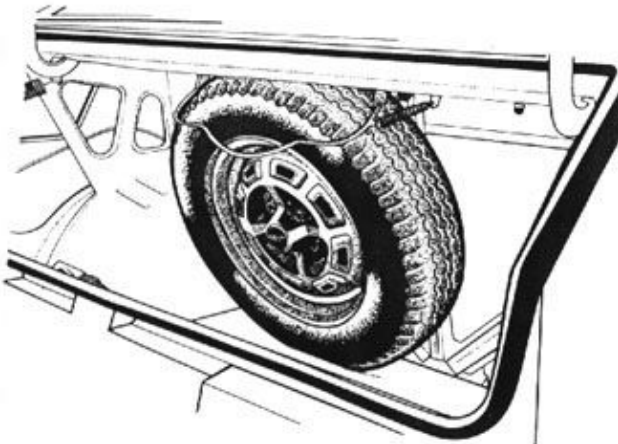




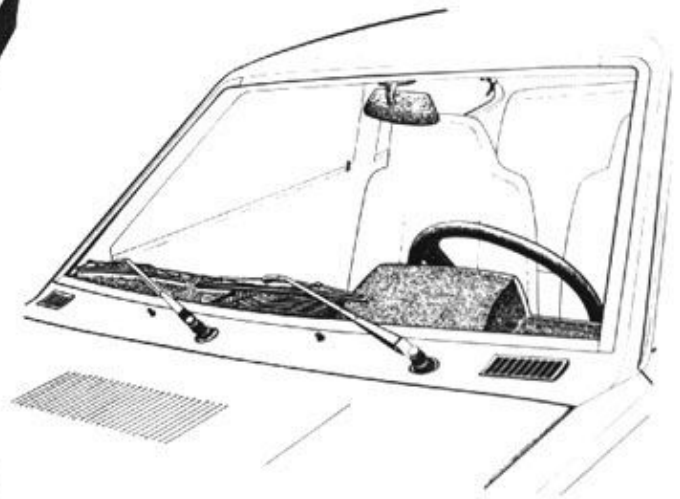
Catafaros que señala la posición abierta de las puertas



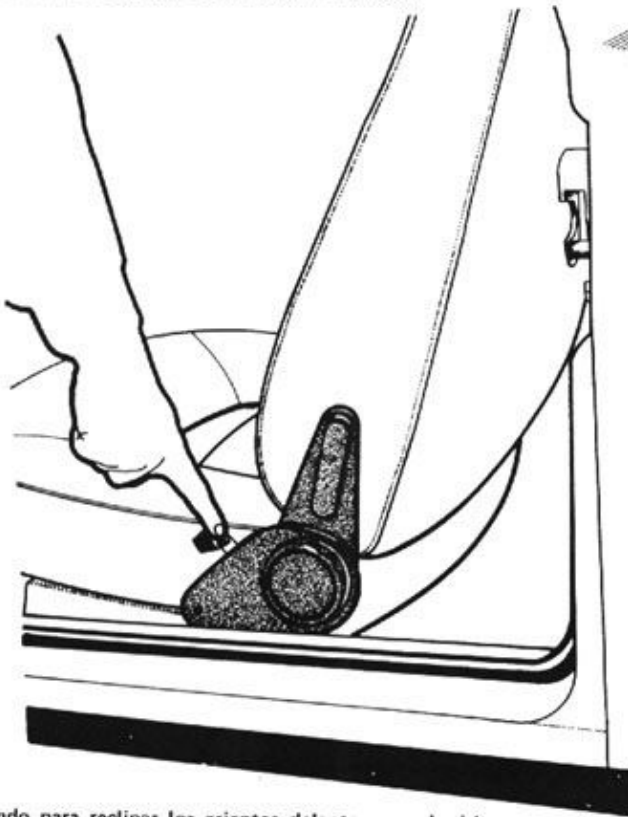
Retrovisor exterior graduable en dos puntos



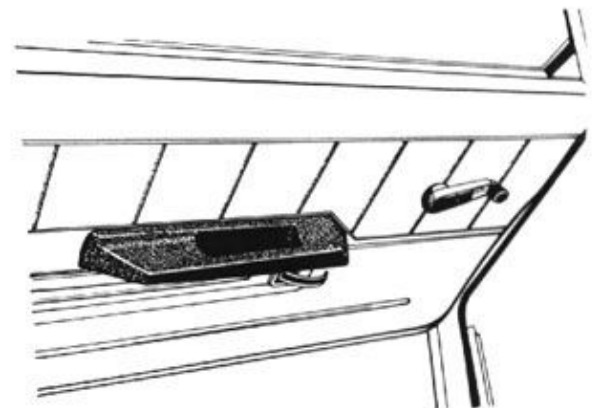
Sistema de seguridad de la rueda de repuesto



Limpiaparabrisas de dos velocidades, una de ellas intermitente

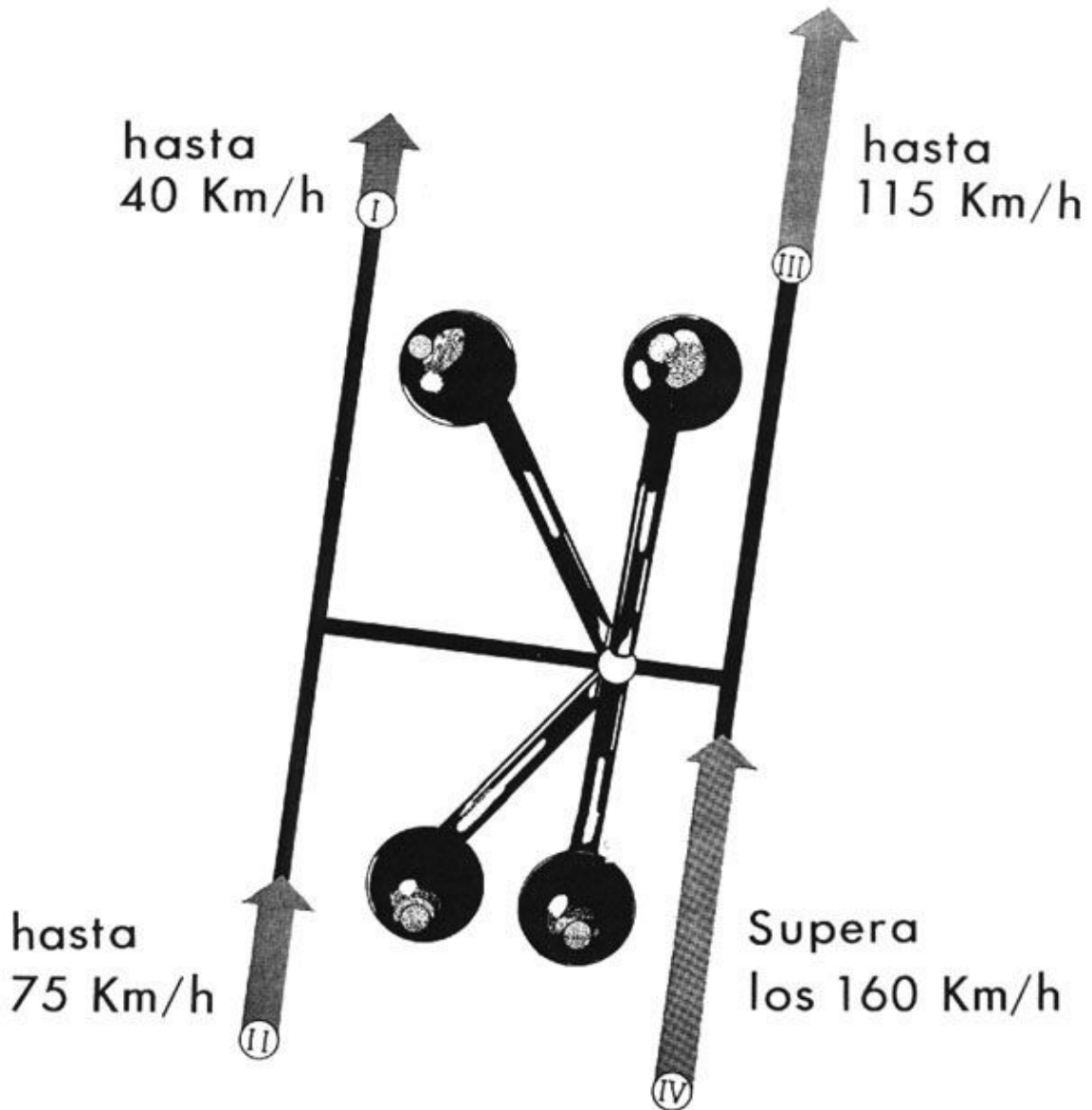


Mando para reclinar los asientos delanteros o abatirlos hacia adelante



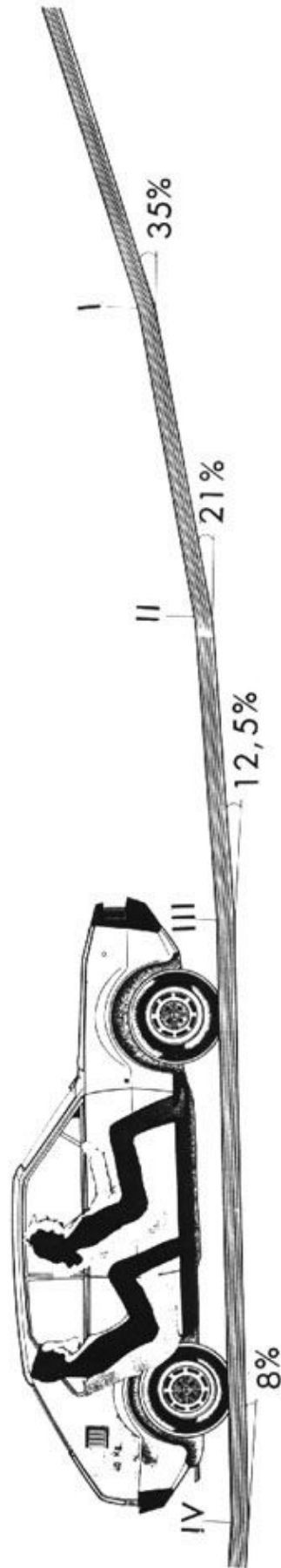
Asidero interior y apoyabrazos de las puertas

VELOCIDADES MAXIMAS

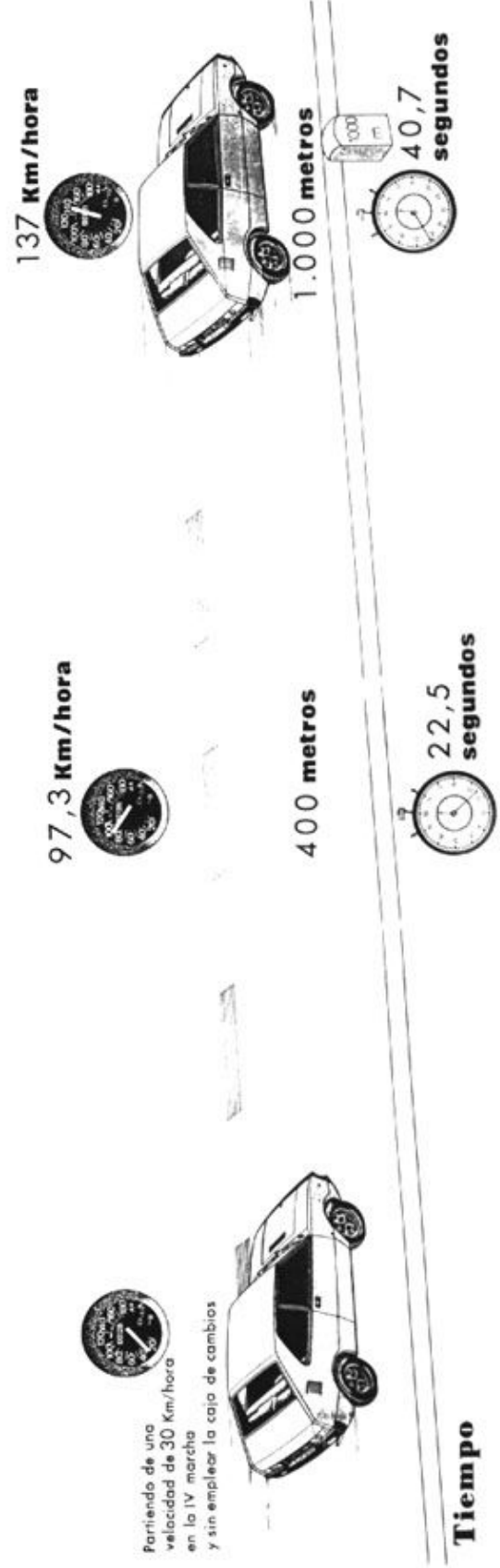
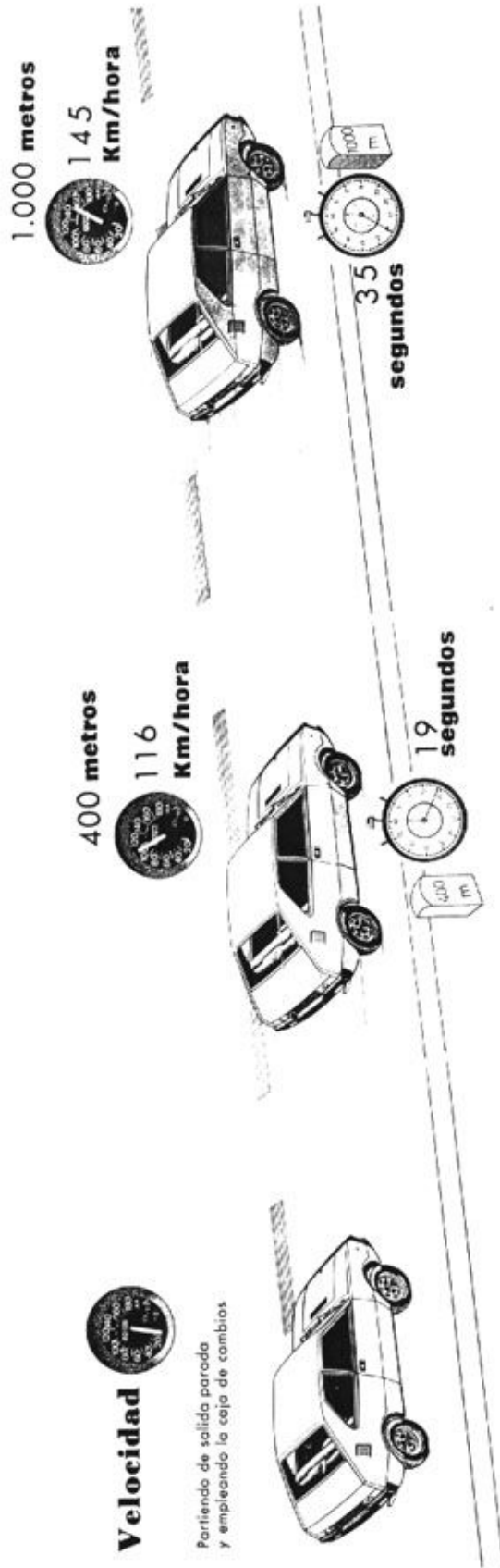


4 PERSONAS + 40 Kg DE CARGA

CAPACIDAD DE ASCENSION EN CADA VELOCIDAD
CON CUATRO PERSONAS Y 40 Kg. EN EQUIPAJE

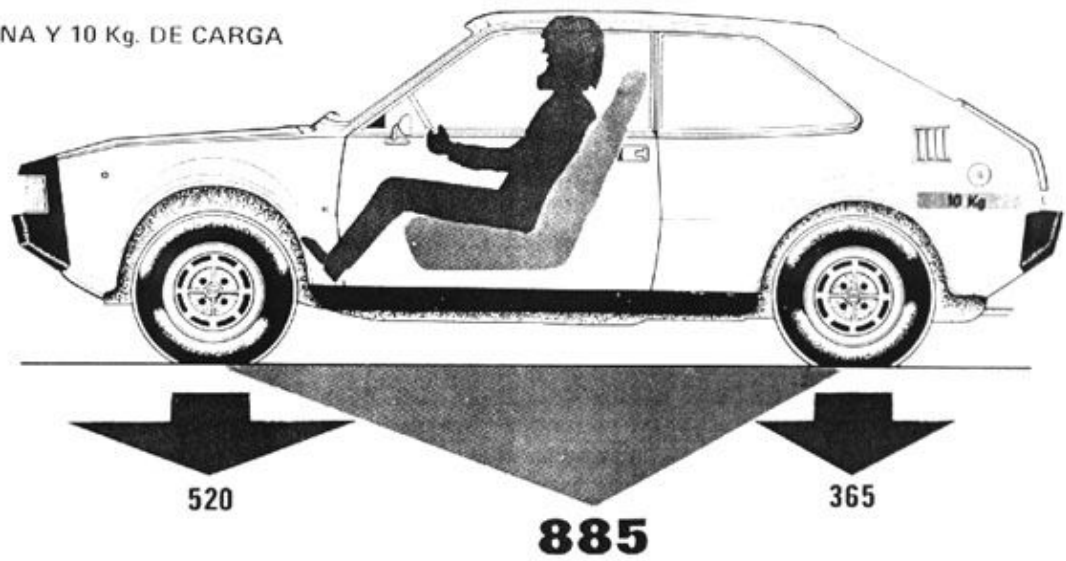


ESTUDIO DE ACELERACIONES

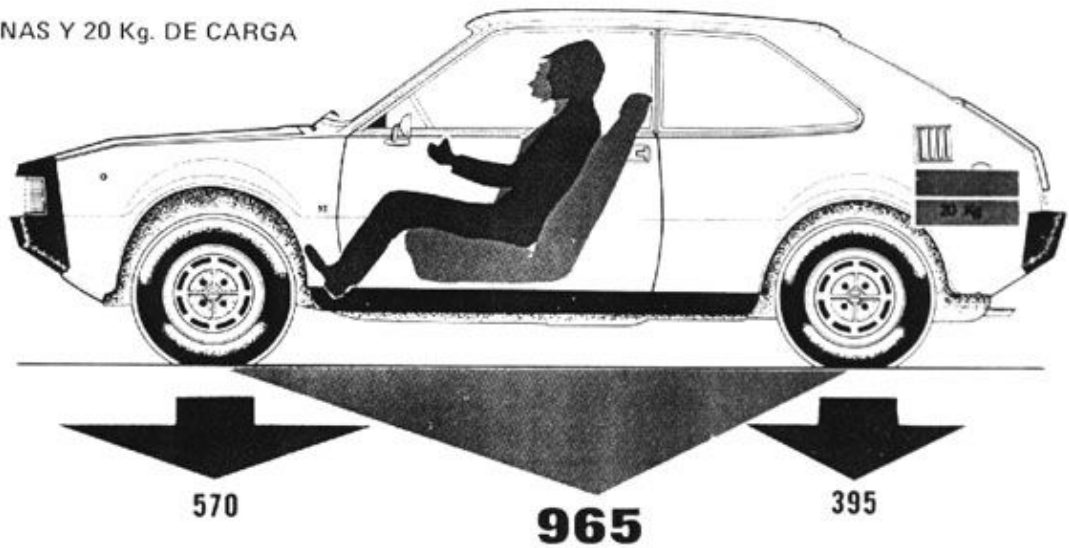


REPARTO DE PESOS

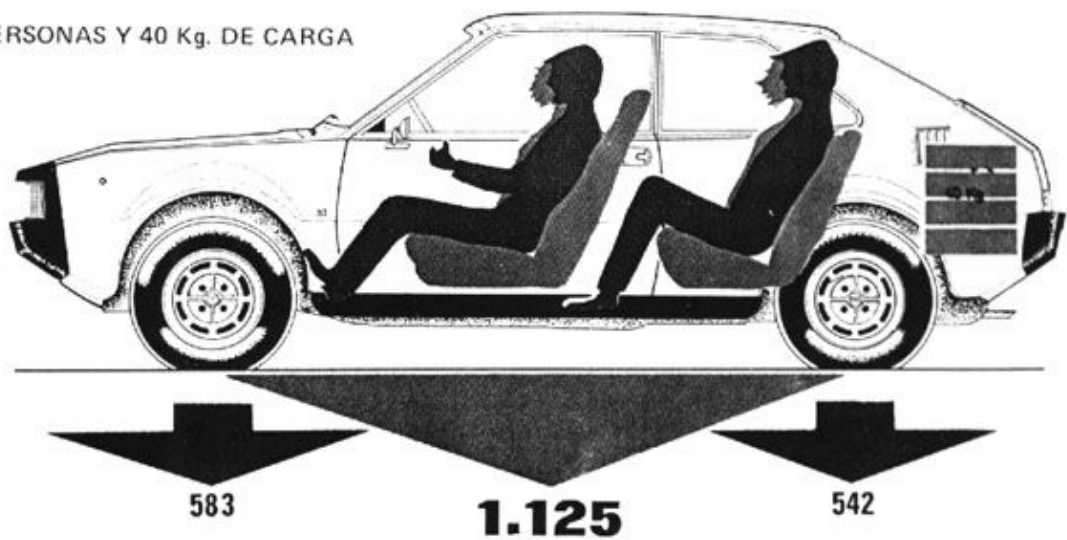
UNA PERSONA Y 10 Kg. DE CARGA



DOS PERSONAS Y 20 Kg. DE CARGA



CUATRO PERSONAS Y 40 Kg. DE CARGA

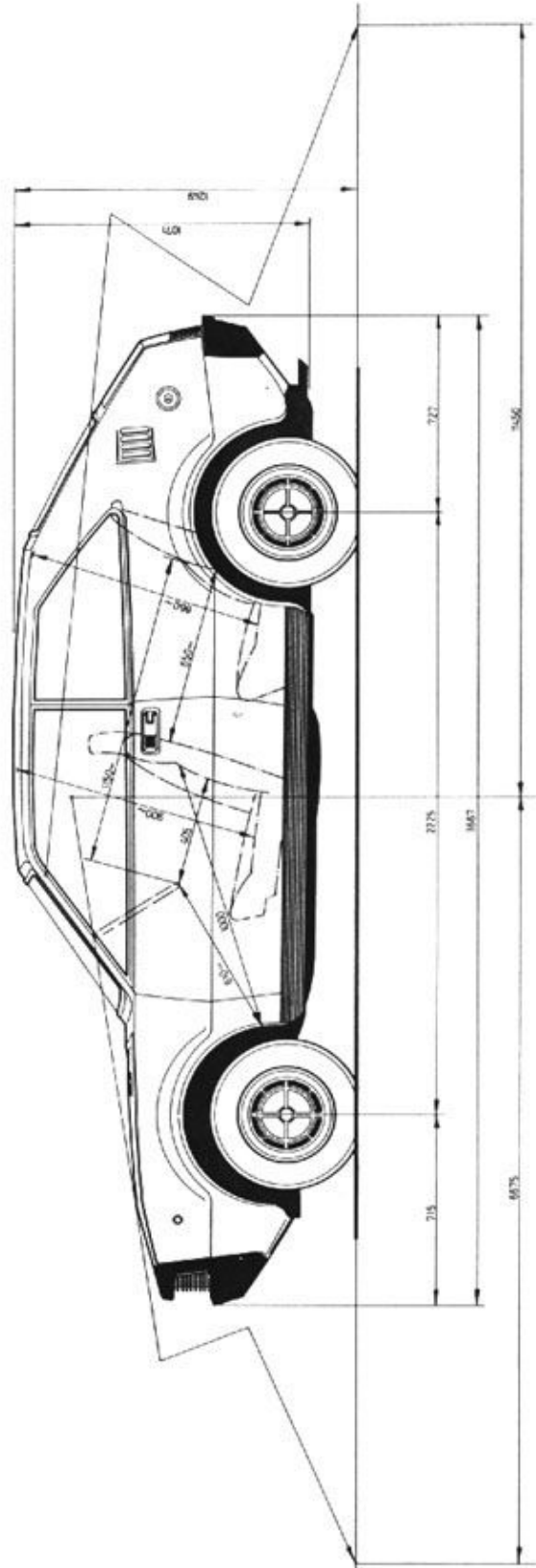


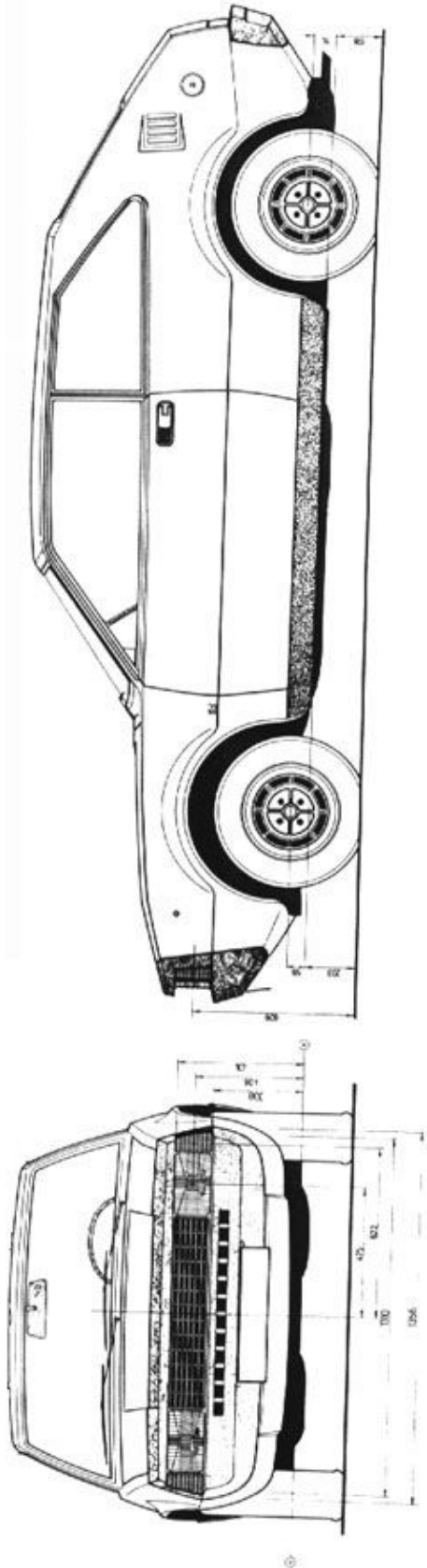
PESO

RELACION POTENCIA = 12 Kg/CV

Superficie proyectada sobre el suelo 5,385 m²

ESTUDIO DE DIMENSIONES
SEAT 1200 SPORT





COTAS DEL SEAT 1.200 SPORT

