

león cupra

Aktuelle Technik Nr. 3

SEAT
service

Technischer Stand 09.00. Aufgrund der ständigen Weiterentwicklung und Verbesserung des Produktes sind die hier angegebenen Daten möglichen Änderungen unterworfen.

Die komplette oder auszugsweise Wiedergabe dieses Hefts, die Speicherung in elektronischen Medien sowie die Übertragung in irgendeiner Form auf elektronischem, mechanischem, photomechanischem oder einem sonstigen Weg sind ohne die vorherige schriftliche Genehmigung der Inhaber des Copyright nicht gestattet.

TITEL: León Cupra
AUTOR: Kundendienstorganisation
SEAT S.A. Sdad. Unipersonal. Zona Franca, Calle 2.
Handelsregister Barcelona. Buch 23662, Blatt 1, Seite 56855l

1. Auflage

VERÖFFENTLICHUNGSDATUM: September 00
HINTERLEGUNG DES PFLICHTEXEMPLARS: B. 48.400-2000
Druckvorbereitung und Druck: TECFOTO, S.L.
Ciutat de Granada, 55 - 08005 Barcelona

INHALT

DAS WESENTLICHE DES LEÓN CUPRA 4

– Hauptmerkmale 4
– Design 5



KAROSSERIE 6

– Hinterer Stoßfänger 6
– Vorderer Stoßfänger 7



FAHRWERK 8

– Vorderachse 8
– Hinterachse 9



ANTRIEBSAGGREGATE 10

– Motoren-/Getriebekombinationen. 10
– 1,9 L PD TDi-Motor 11
– 1,8 L 20VT-Motor 14
– 2,8 L V6 24V-Motor 15



Hinweis: *Die genauen Anweisungen zur Überprüfung, Einstellung und Reparatur sind in den entsprechenden Reparaturhandbüchern enthalten.*

DAS WESENTLICHE DES LEÓN CUPRA

Dem neuen León Cupra hat man den **sportlichen** und jungen **Charakter** von SEAT gegeben, womit man ein Fahrzeug mit hoher mechanischer Leistung und maximalem Fahrkomfort bekommen hat, das **begeistert** und womit man die Freude, es zu **fahren,** maximal **genießen** kann.
Seine Ausstattung, bei der die Verarbeitung aus Leder und in Titanfarbe hervortreten, betont seinen sportlichen Charakter, den die kräftigen Benzin- als auch Dieselmotorisierungen die eingebaut werden, verdeutlichen. Alle Ottomotoren erfüllen die Abgasnorm EU IV und der Dieselmotor die EU III.
Der León Cupra ist mit **Frontantrieb** oder Allradantrieb mit der bereits bekannten Haldex-Kupplung verfügbar, um sich somit dem Bedarf jedes Fahrers anzupassen.
Auf dem Gebiet der **Sicherheit** verfügt er über alle Systeme zur aktiven und passiven Sicherheit, die in den anderen Versionen des SEAT León eingebaut wurden.



AT03-01



AT03-02

Design

Äußerlich wurde der León Cupra folgenden Veränderungen unterzogen:
– Die **Stoßfänger** vorne sowie auch hinten sind umhüllender.
– Vorderes **Gitter** mit Bienenwabenform und unteres Gitter in Karosseriefarbe.
– Doppelter und verchromter **Auspuffendtopf**.
– **Aluminiumfelgen** mit bedeutendem sportlichem Charakter.
– Neuer hinterer **Spoiler** für eine bessere Bodenhaftung.
– Neues Design für die äußere Verkleidung der **B-Säule**.

Und im Innern Befinden sich die Hauptneuerungen an den folgenden Komponenten:
– Recaro **Ledersitze** in Schwarz mit dem Symbol Cupra.
– **Dreispeichen-Lederlenkrad** in Schwarz mit dem Zeichen Cupra.
– **Schalt-Wählhebel** aus Leder mit Verzierung in Titanfarbe.
– Angepasster **Schalttafeleinsatz** mit weißem Hintergrund und Haube in Titanfarbe.
– Spezifisches Design für die **Matten**.
– Maske der Mittelkonsole in Titanfarbe.

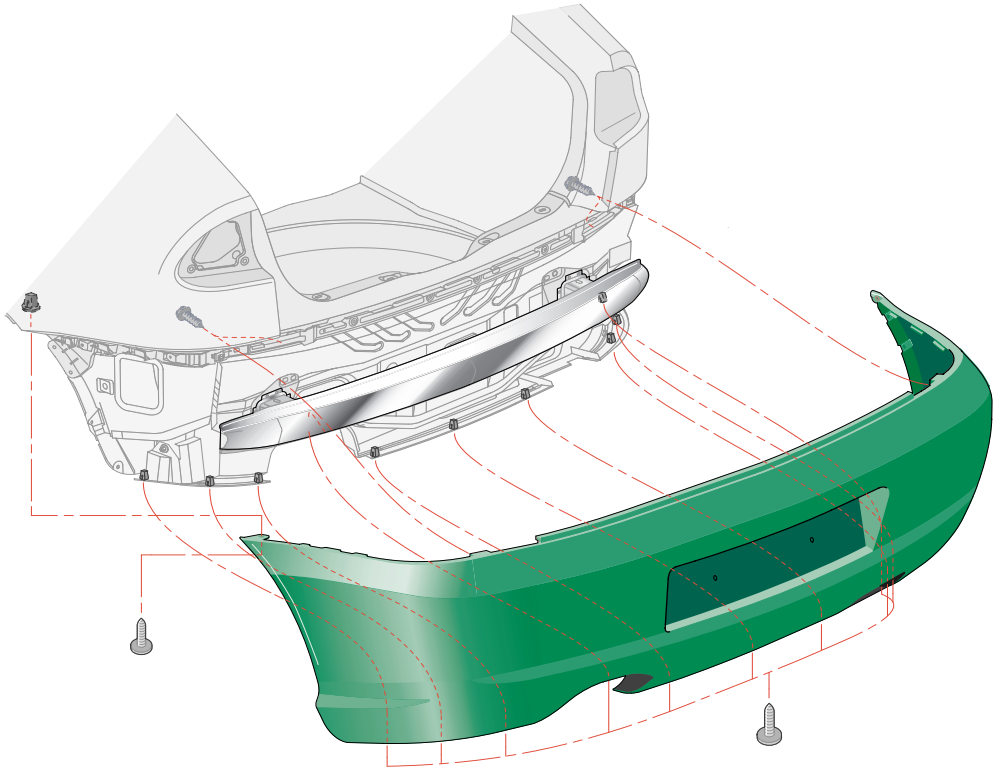
In diesem Heft werden die beim León Cupra gegenüber dem León eingeführten Neuerungen vorgestellt und behandelt.

KAROSSERIE

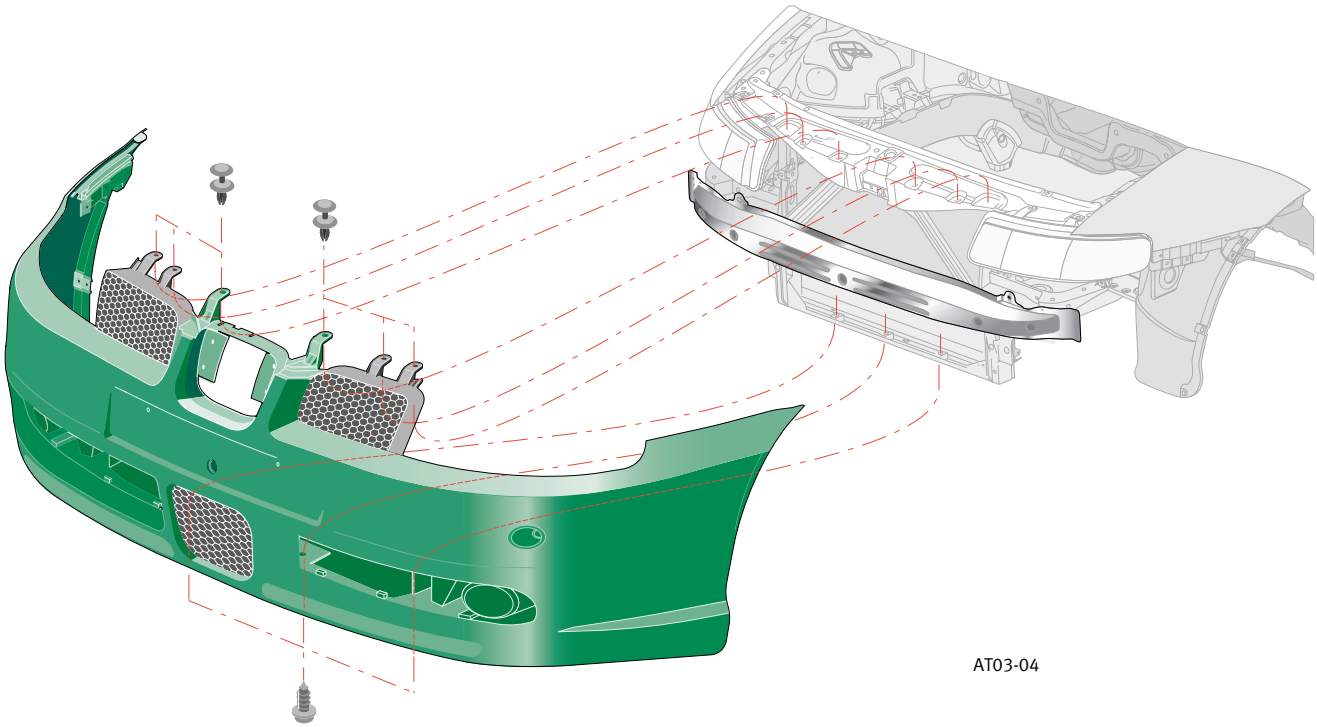
Die Karosserie des León Cupra hat sich nicht sehr verändert. Neue, umhüllende **Stoßfänger** vorne und hinten wurden komplett in Karosseriefarbe angepasst und entworfen. Es wird auch ein neuer **Spoiler** eingebaut, um die Bodenhaftung zu verbessern.

Hinterer Stoßfänger

Der hintere Stoßfänger hat ein neues Design, um den sportlichen Charakter des Fahrzeuges zu betonen.
Die Änderung ist nur designmäßig, da der Demontage- und Montageprozess so wie die **Befestigungspunkte** an der Karosserie **nicht verändert** wurden.



AT02-03



Vorderer Stoßfänger

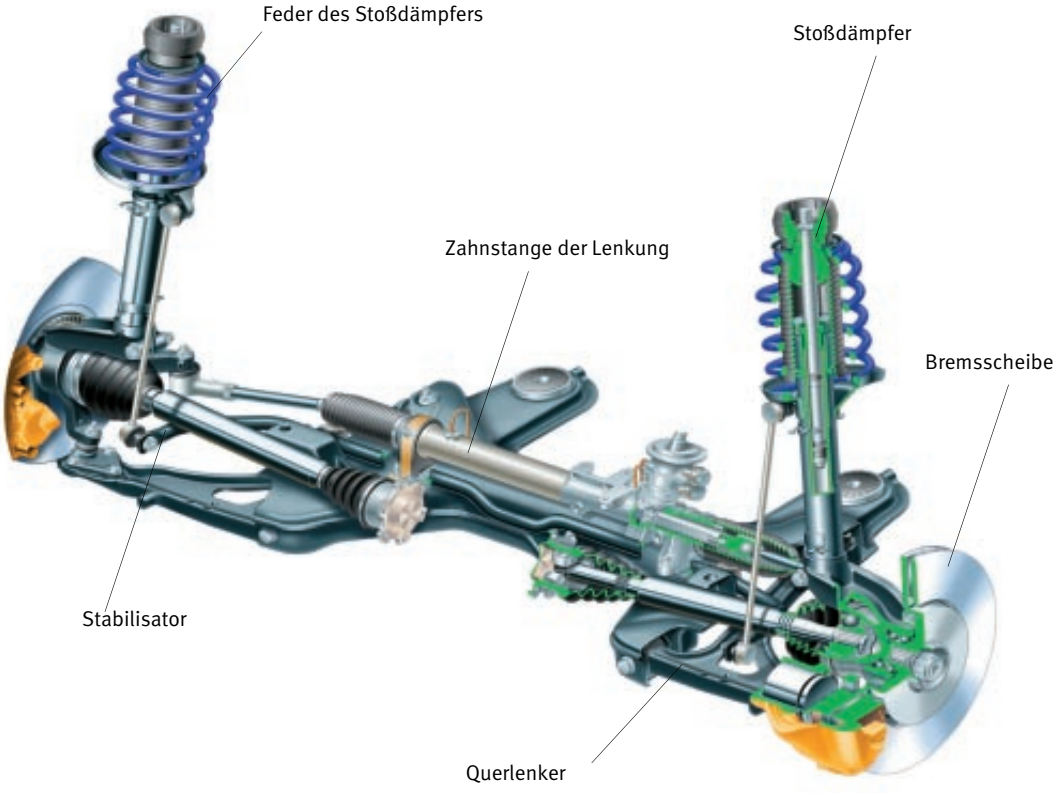
Beim vorderen Stoßfänger können mehr Änderungen als beim hinteren festgestellt werden, weil nicht nur das **umhüllende** Design, die Karosseriefarbe und der **sportliche** Charakter sondern auch der neue **Gitter** mit **Bienenwabenform** zu unterstreichen sind.
Es gibt eine kleine Änderung in der **Befestigung** an der Karosserie, wo die Anzahl der **Befestigungspunkte** im Oberteil von 4 beim León auf 6 für das Modell León Cupra erhöht wurde.

FAHRWERK

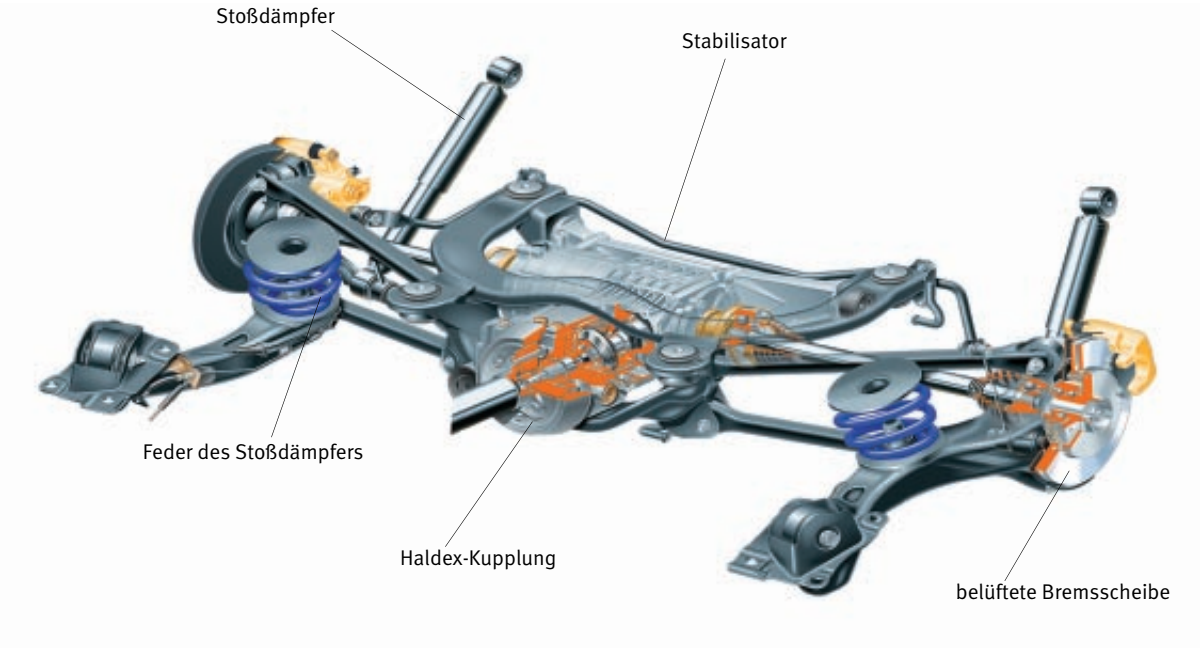
Vorderachse und Hinterachse sind konstruktiv gleich wie die der anderen Versionen des Seat León, sowohl bei den Frontantrieb- sowie bei den Allradantriebversion mit Haldex-Kupplung. Nachstehend werden die kleinen Änderungen genannt, die in das Modell Cupra eingeführt wurden.

Vorderachse

Belüftete und überdimensionierte **vordere Bremsscheiben** (312 x 25 mm) für die Versionen mit Frontantrieb und Allradantrieb.
Die vordere Radaufhängung wurde mit einer neuen Abstimmung von Stoßdämpfern und Federn angepasst, um ein sportliches Fahrverhalten zu erreichen. Aus diesem Grund wird die Höhe des Fahrzeuges gegenüber dem Boden um 15 mm reduziert.
Der Stabilisator der **Vorderachse** hat 23 mm Durchmesser für die Modelle mit Frontantrieb und 20 mm für die mit Allradantrieb.
Der Einschlagwinkel der Räder wurde mit der Absicht **begrenzt** zu vermeiden, dass das Rad, wenn es am Anschlag ist, am Radhaus schleift. Dafür wurde der Weg der Zahnstange der Lenkung um 2 mm reduziert.
17”-Aluminiumfelgen und **Reifen** 225/45 R17 für den Cupra mit 2,8 L V6-Motor und 16”-Felgen und Reifen 205/55 R16 für die anderen Motorisierungen.



AT03-05



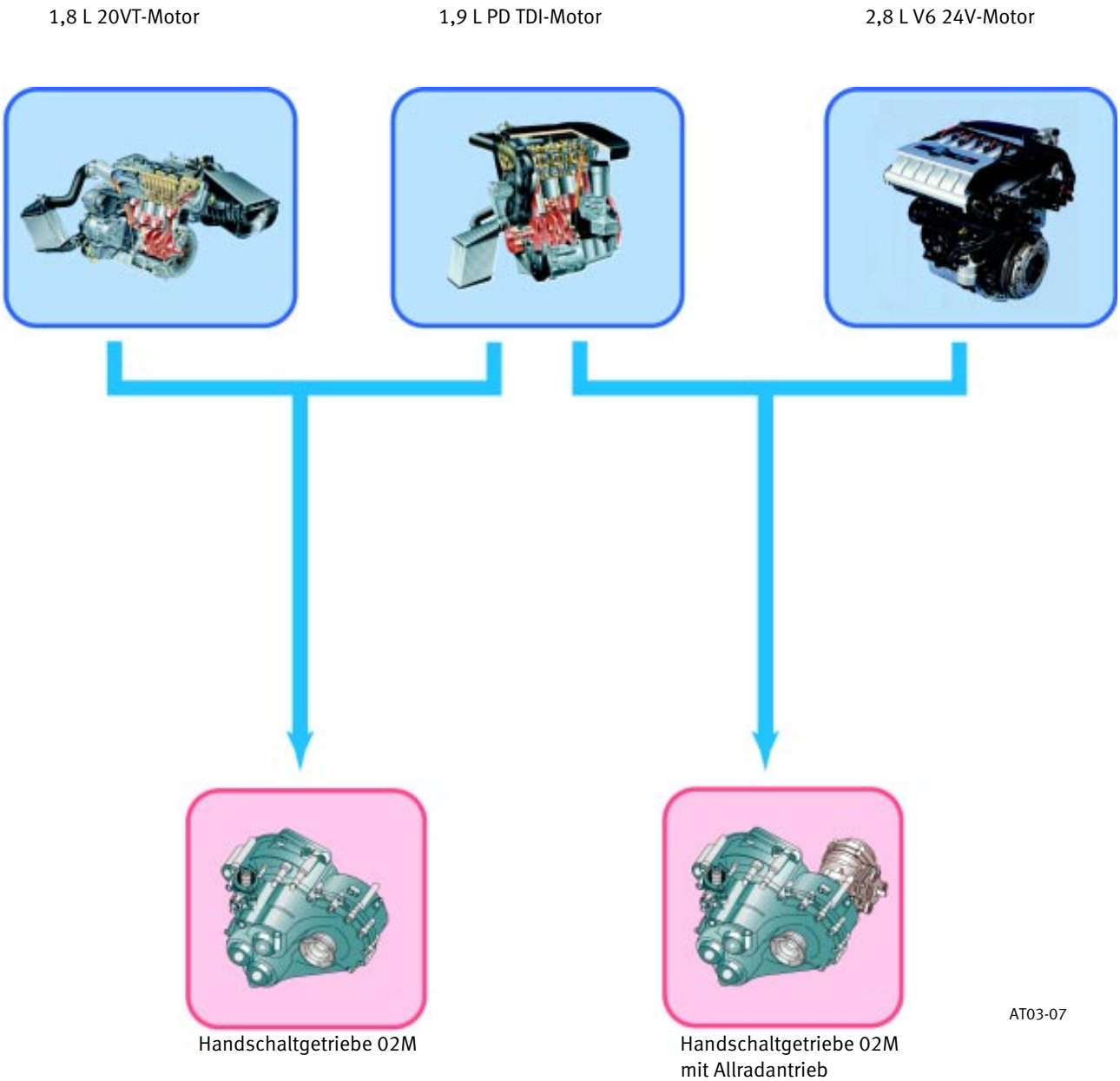
AT03-06

Hinterachse

Die hintere **Radaufhängung** wurde gleich wie die vordere mit einer neuen Abstimmung von Stoßdämpfern und Federn angepasst, um die gleiche Reduzierung der Höhe des Fahrzeuges gegenüber dem Boden um 15 mm zu erreichen.
Belüftete und überdimensionierten **hintere Bremsscheiben** (256 x 22 mm) für die Versionen mit Frontantrieb und Allradantrieb.
Hinterer Stabilisator mit 21 mm Durchmesser für die Modelle mit Frontantrieb und 16 mm Durchmesser für die Modelle mit Allradantrieb.

MOTOREN-/GETRIEBEKOMBINATIONEN

Drei Motoren stehen für den León Cupra zu Verfügung, zwei Benziner, der 1,8 L 20VT- und der 2,8 L V6 24V-Motor und einen Diesel, der 1,9 L PD TDi-Motor (Pumpe-Düse).
Alle drei werden mit einem 6-Gang-Getriebe 02M verbunden. Außerdem ist der 2,8 L V6-Motor immer mit Allradantrieb und Haldex-Kupplung ausgestattet. Der Allradantrieb wird als Alternative beim 1,9 L TDi-Motor angebietet.



1,9 L PD TDI-MOTOR

Der neue Dieselmotor mit 110 kW übernimmt mit folgenden Änderungen die komplette Mechanik des bereits bekannten 1,9 L PD TDI-Motors mit 85 kW um das Drehmoment und die Leistung zu erhöhen:

– Neue **Pumpe-Düsen** mit **größerem Kraftstoffdurchlauf** aufgrund der Erweiterung des Düsendurchmessers und der Ausgangsbohrungen.

– **Vergrößerter Turbolader** mit dem Zweck, die Menge der Einlaßluft zu erhöhen.

– Die **Saugrohre** wurden dem aktuellen Bedarf der Motorfunktion angepasst.

– Größerer **Durchmesser** der **Ein-** und **Auslasskanäle** des **Zylinderkopfs**.

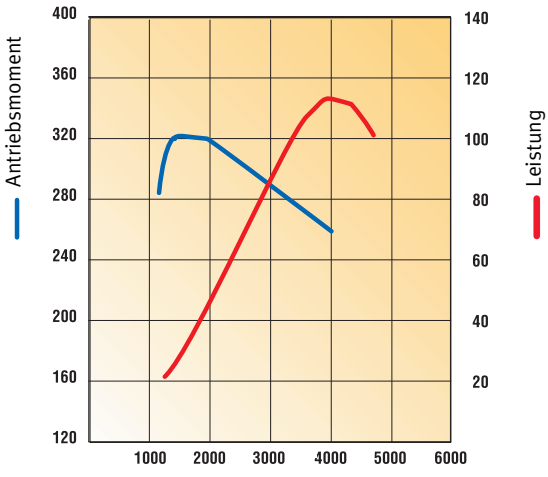
– **Luftkühler** (intercooler) mit größeren Abmessungen, platziert im Frontteil des Motorraums vor dem Kühlmittelkühler.

Der **Ölkühler** wurde größer dimensioniert, um die Kühlung des Motoröls zu verbessern.

Im Tank befindet sich auch eine **elektrische Kraftstoffpumpe**, die mit Plus des Zündschlüssels angesteuert wird. Ihr Zweck ist es, jederzeit die für die mechanische Pumpe notwendige Ansaugmenge zu gewährleisten



AT03-08

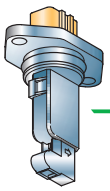
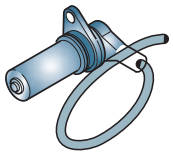
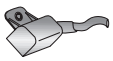
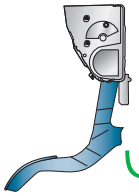
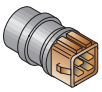
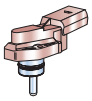
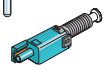
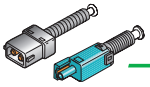
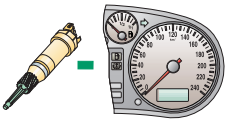
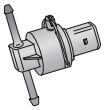
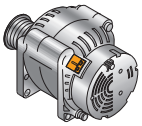
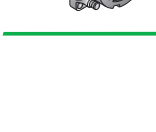
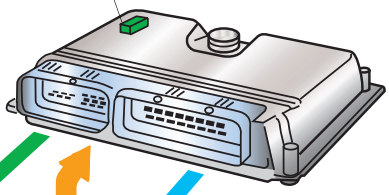
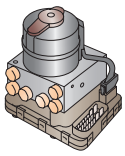
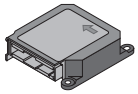
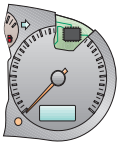
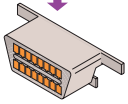


AT03-09

Technische Daten

Kennbuchstaben	ARL
Hubraum	1.896 cm^3
Bohrung x Hub	79,5 x 95,5
Verdichtungsverhältnis	19,5:1
Max. Antriebsmoment	320 Nm bei 1900 U/min
Maximale Leistung	110 kW bei 4000 U/min
Kraftstoffzufuhr	Direkteinspritzung mit Pumpe-Düse-System
Kraftstoff	Diesel mit 49 CZ
Abgasnorm	EU III

Siehe Lehrheft:	
Nr. 34 Seite 17	Luftmassenmesser G70
Nr. 78 Seite 31	Geber für Motordrehzahl G28
Nr. 78 Seite 30	Hallgeber G40
Nr. 78 Seite 32	Geber für Gaspedalstellung G79 Kick-down-Schalter F8 Leerlaufschalter F60
Nr. 34 Seite 21	Geber für Kühlmitteltemperatur G62
Nr. 60 Seite 16	Geber für Saugrohrdruck G71 Geber für Ansauglufttemperatur G72
Nr. 34 Seite 25	Kupplungspedalschalter F36
Nr. 34 Seite 23	Bremslichtschalter F und Bremspedalschalter F47
Nr. 34 Seite 25	Geschwindigkeitsgeber G22
Nr. 78 Seite 32	Geber für Kraftstofftemperatur G81
Nr. 34 Seite 25	+/ DF des Drehstromgenerators
	Zusatzsignale: Einschaltung des Klimakompressors

Höhengeber F96

Motorsteuergerät J248

Steuergerät für ABS J104

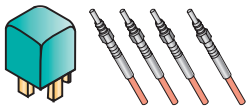
Steuergerät für Airbag J234

Wegfahrsperrenmodul J362

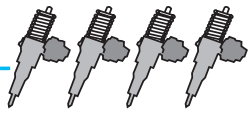
Diagnosestecker



Relais für Glühkerzen J52



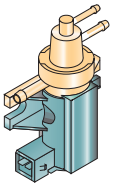
Glühkerzen Q6 — Nr. 34 Seite 29



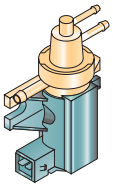
Magnetventile für Pumpe-Düse, Zylinder 1 - 4
N240 - N243 — Nr. 78 Seite 33



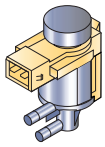
Kontrolllampe für Vorglühzeit
K29 — Nr. 34 Seite 28



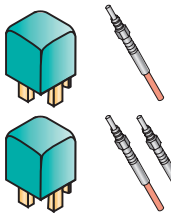
Magnetventil für
Abgasrückführung N18 — Nr. 34 Seite 34



Magnetventil für
Ladedruckbegrenzung N75 — Nr. 55 Seite 18



Magnetventil für
Drosselklappensteuerung
N239 — Nr. 60 Seite 16



Relais für kleinere
Heizleistung J359 und
Glühkerze Q7 — Nr. 34 Seite 28

Relais für große
Heizleistung J360 und
Glühkerze Q7 — Nr. 34 Seite 28

Zusatzausgänge:
Motordrehzahl
Abschaltung des Klimakompressors

AT03-10

Siehe Lehrheft:

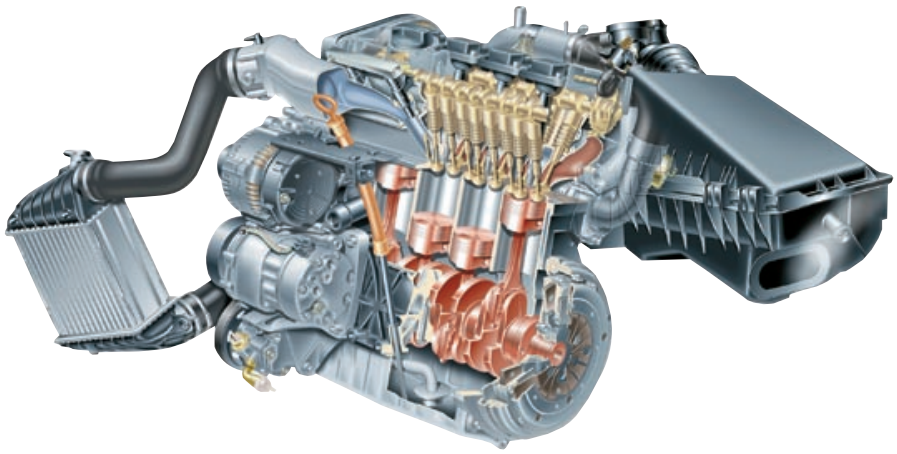
Motormanagement

Das Bosch Motormanagement EDC 15 P ist identisch mit dem des bereits bekannten TDi-Motors mit Pumpe Düse des Alhambra.
Die Funktionen, die dieses Motormanagement steuert, sind folgende:
– Regelung des Einspritzbeginns und der Einspritzmenge.
– Ladedruckbegrenzung.
– Abgasrückführung.
– Vorwärmung.
– Sanftes Stoppen.
– Und Eigendiagnose.
Da weder die Sensoren noch die Aktoren neu sind, werden neben diesen Elementen die Lehrheftnummer und die Seite angegeben, auf der deren Erklärung zu finden ist.
Die einzige Änderung, der dieses Motormanagement unterworfen wurde ist die Programmierung der Kenndiagrammfelder mit dem Ziel, die Kraftstoffmenge und der Druck des Turboladers den neuen Arbeitsbedingungen anzupassen.

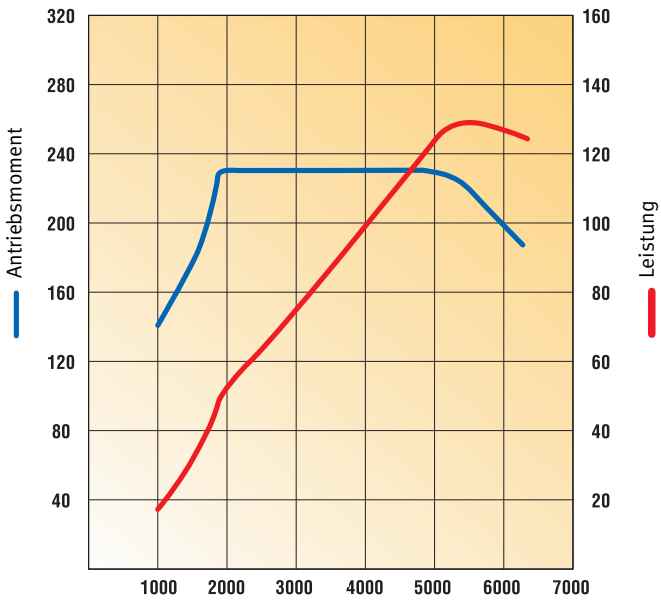
Hinweis: *Neben jedem Element wird das Lehrheft und die Seite angegeben auf der seine Erklärung zu finden ist.*

1,8 L 20VT-MOTOR

Dieser Motor mit den Kennbuchstaben APP ist identisch mit dem im León eingebauten, der im Lehrheft Nr. 77 “León” beschrieben wird.
Weder die Mechanik noch das Motormanagement haben sich verändert.
Diese Motorisierung ist nur mit Frontantrieb verfügbar.



AT03-11



AT03-12

Technische Daten

Hubraum	1.781 cm^3
Bohrung x Hub	81,0 x 86,4
Verdichtungsverhältnis	10,3:1
Max. Antriebsmoment	236 Nm bei 2000 und 4600 U/min
Maximale Leistung	132 kW bei 5750 U/min
Einspritz- und Zündsystem	Bosch Motronic ME 7.5
Abgasnorm	EU IV
Oktanzahl	mindestens 98 Oktan

Hinweis: *In Ausnahmefällen ist eine Verwendung von 95 Oktan möglich, allerdings ist hiermit ein Leistungsverlust verbunden.*



AT03-13

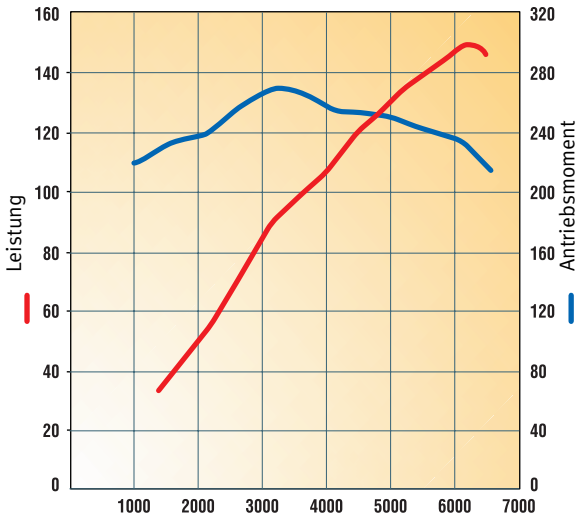
2,8 L V6 24V-MOTOR

Mit 6-Zylindern in V-Anordnung und Multiventil-Technologie (4 pro Zylinder) ist er mit seiner Leistung von 150 kW der Motor mit der höchsten Leistung für der León Cupra.
Die **mechanische Grundlage** und das **Motormanagement** sind gleich wie beim **V6 "AYL"-Motor** des Alhambra, der im Lehrheft Nr. 82 "2,8 L V6 24V-Motor" erklärt wird.
Der Hauptunterschied zwischen beiden Motoren liegt in der **Nockenwellenverstellung**, die nur den Öffnungs- und Schließwinkel der Einlassventile verändert. Es existieren zwei Positionen, die Normal- und die Motordrehmomentposition mit einem Einlasswinkel der Nockenwelle 30° vor der Normalposition.
Aus konstruktiven Gründen hat man zwei Auspuffkrümmer und zwei unabhängige Katalysatoren eingebaut.
Im Folgenden werden nur die Neuerungen gegenüber dem bereits bekannten "AYL"-Motors erklärt.

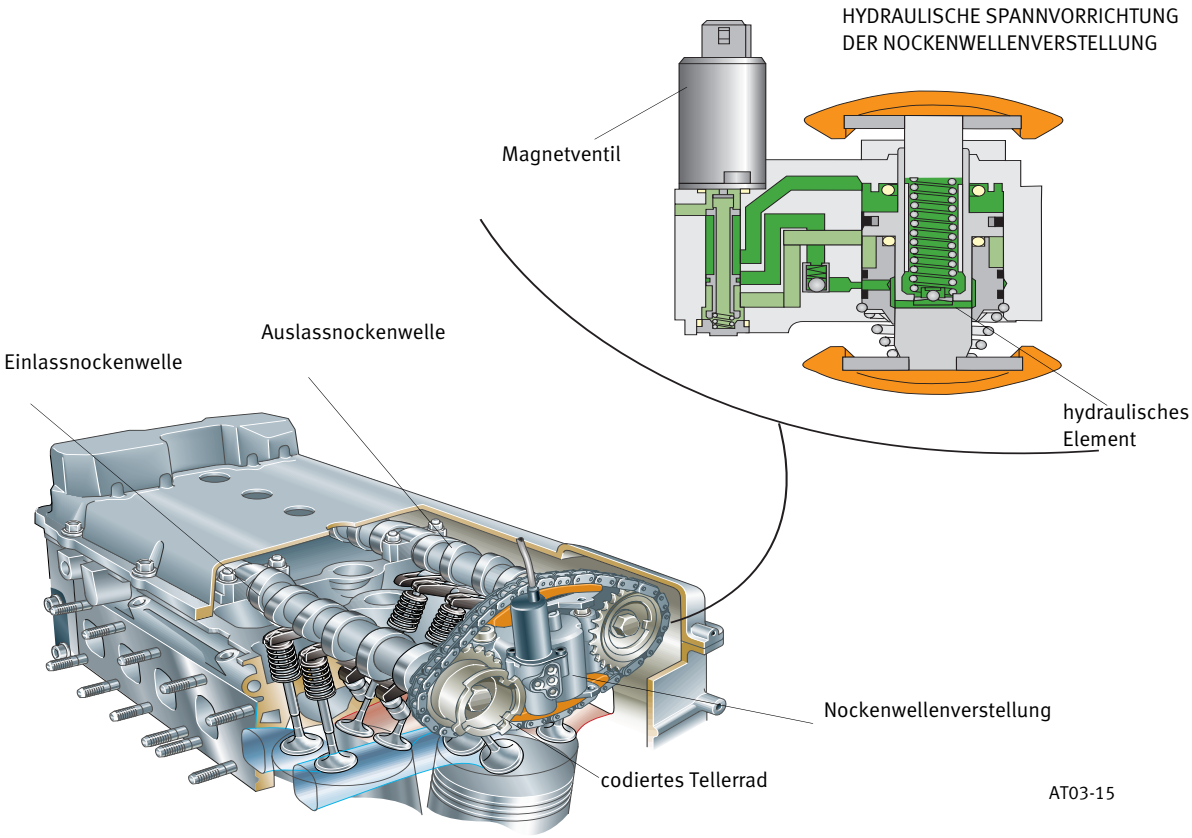
Technische Daten

Kennbuchstaben	AUE
Hubraum	2.792 cm^3
Bohrung x Hub	81 x 90,3
Verdichtungsverhältnis	10,7:1
Max. Antriebsmoment	270 Nm bei 3200 U/min
Maximale Leistung	150 kW bei 6200 U/min
Einspritz- und Zündsystem	Motronic ME 7.1
V-Winkel	15°
Abgasnorm	EU IV
Oktanzahl	mindestens 98 Oktan

Hinweis: *In Ausnahmefällen ist eine Verwendung von 95 Oktan möglich, allerdings ist hiermit ein Leistungsverlust verbunden.*

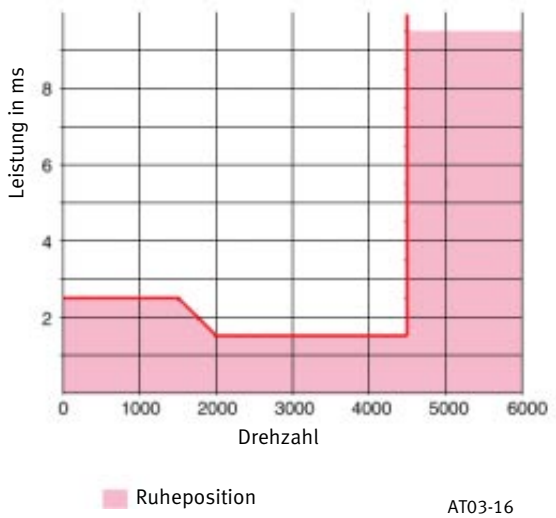


AT03-14



Nockenwellenverstellung

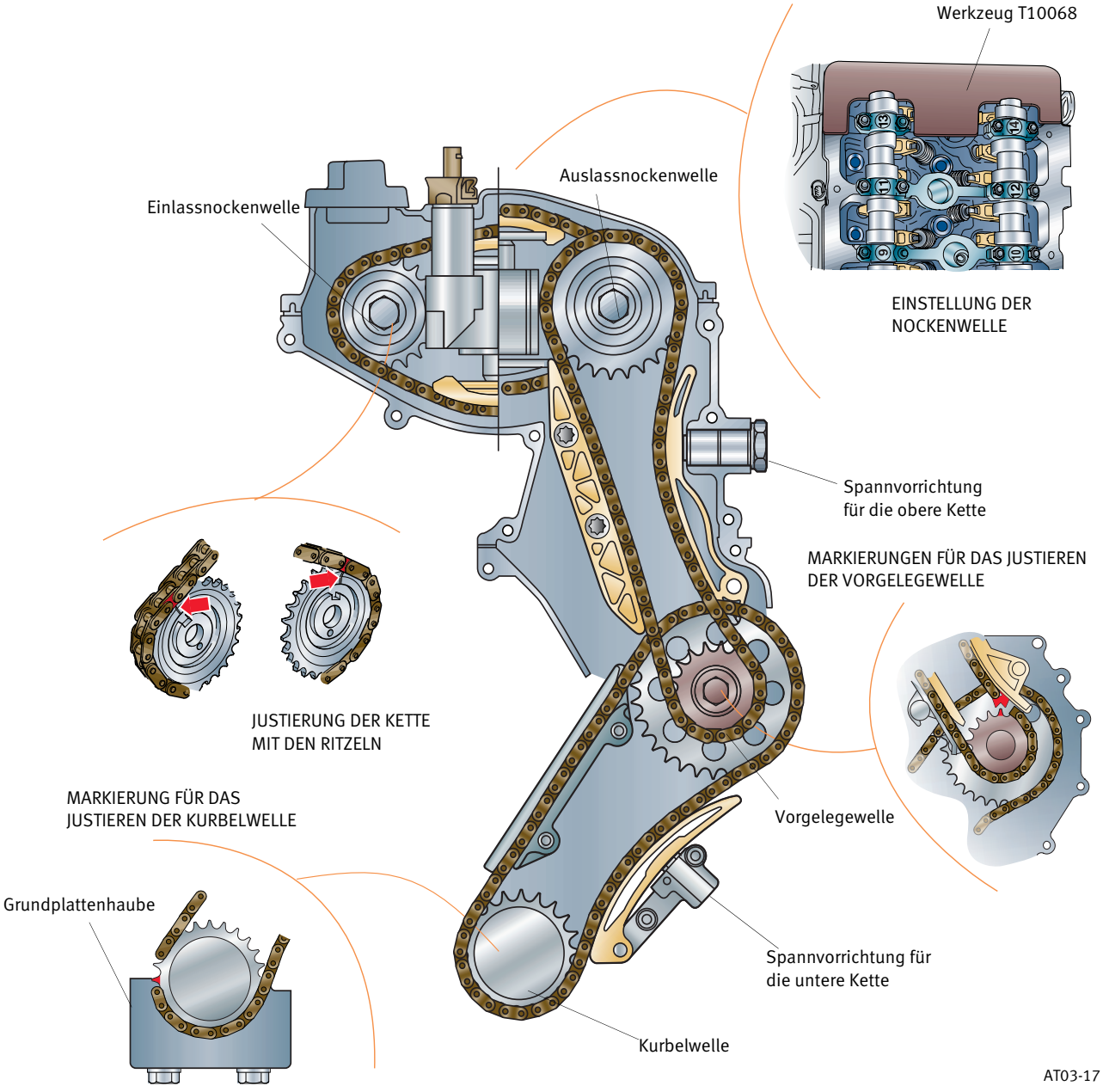
Die **Nockenwellenverstellung** erlaubt es, den **Öffnungs- und Schließzeitpunkt** der **Einlassventile** um 30° zu **verändern.** Dafür steuert das Motorsteuergerät ein Magnetventil an, so dass es den Ölfluss zum hydraulischen Spannvorrichtungskolben der Kette, die beide Ritzel der Nockenwellen verbindet, leitet.
Wenn das Steuergerät dieses Magnetventil ansteuert, bewegen sich das untere und das obere Abstützelement der hydraulischen Spannvorrichtung, die verursacht, dass beim Hochgehen der Kette der Ritzel dreht und der Betätigungsmoment der Ventile sich verzögert.
Die Funktion des Systems wird über **zwei** mögliche **Positionen** der Nockenwelle definiert. Die **Motordrehmomentposition**, in der das Magnetventil aktiv ist und die bei einer Drehzahl unter 4400 und mit mittleren oder hohen Leistungswerte angenommen wird.
Und die **Normalposition**, in der das Magnetventil nicht angesteuert ist, die bei folgenden Situationen benutzt wird: bei Leerlauf, über 4400 U/min und unter dieser Drehzahl wenn die Leistungswerte des Motors niedrig sind.



Hinweis: *Weiter Informationen über die Funktion der Nockenwellenverstellung finden Sie im Lehrheft Nr. 61 "1,8 L 20V Mechanik".*

Verteilung

Die Verteilung dieses Motors besteht aus **drei Ketten**, eine Kette, die die Kurbelwelle mit der Vorgelegewelle verbindet, eine andere, die die Vorgelegewelle mit der Auslassnockenwelle verbindet und eine dritte, die die Bewegung der Auslassnockenwelle auf die Einlassnockenwelle überträgt. Für jede Kette ist eine hydraulisch betätigte Spannvorrichtung vorhanden.
Die Markierungen für die Einstellung der Kurbelwelle, der Vorgelegewelle und des Blockierriegels der Nockenwellen sind gleich wie beim V6 “AYL”-Motor des Alhambra.
Um die Kette der Nockenwellen abzuheben, wird das Werkzeug T10067 benutzt und um die Kette mit den Ritzeln einzustellen, müssen zwischen den Markierungen jedes Ritzels 18 Kettenglieder sein.

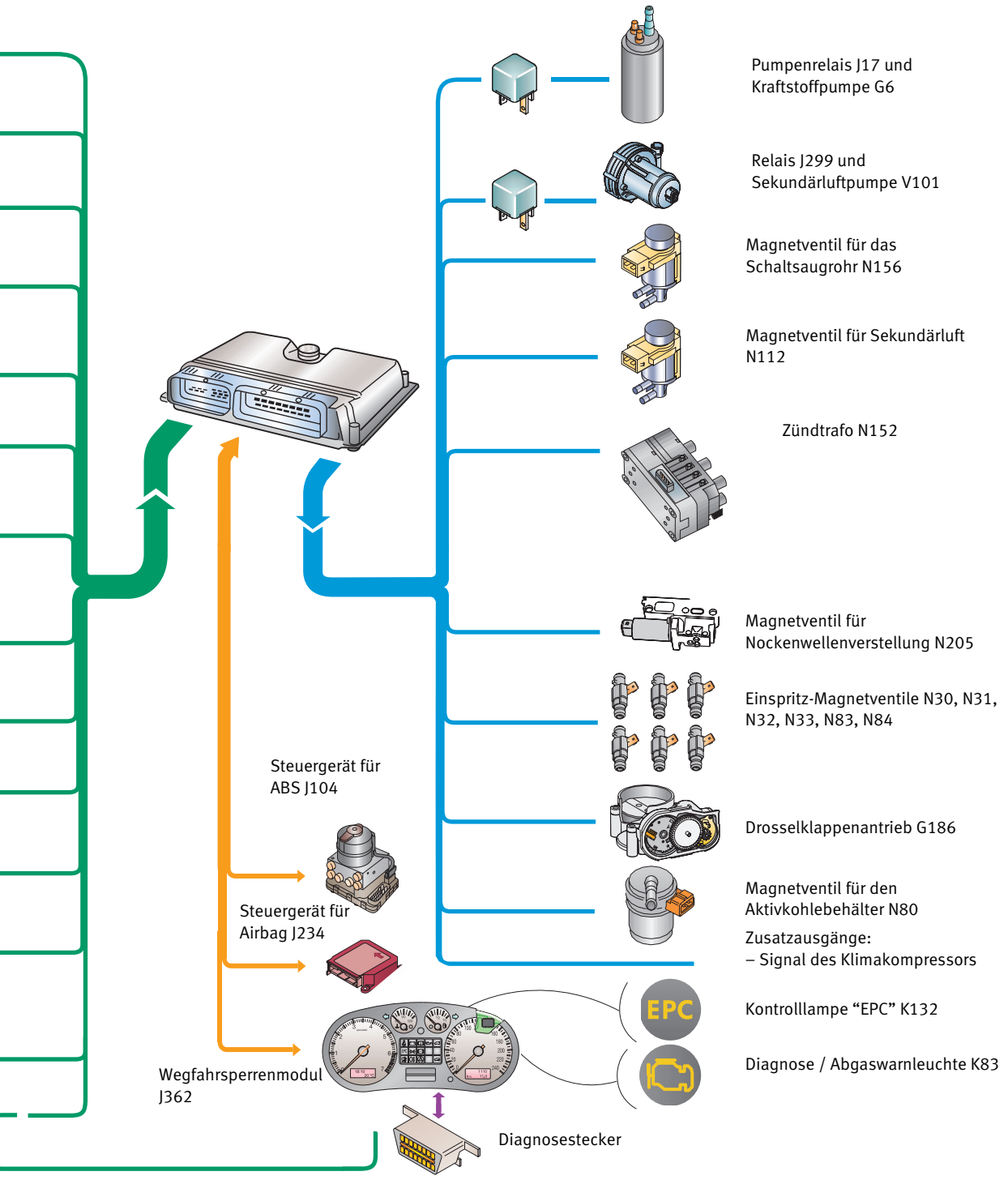


Motormanagement

Da weder die Sensoren noch die Aktoren Neuerungen vorweisen, werden neben diesen Elementen die Lehrheftnummer und die Seite angegeben, auf der deren Erklärung zu finden ist.
Das Motormanagement Motronic ME 7.1 übenimmt folgende Funktionen:
– Kraftstoffeinspritzung.
– Steuerung der Zündung.
– Aktivkohlesystem.
– Leerlaufstabilisierung.
– Elektronisches Gaspedal.
– Schaltsaugrohr.
– EOBD.
– Nockenwellenverstellung
– Und Eigendiagnose.
Die **Neuerungen**, die das Management ME 7.1 für diesen Motor vorweist, sind folgende:
– Regelung der **Nockenwellenverstellung** entsprechend der Drehzahl und der Motorleistung über das Magnetventil N205.
– **Zündsystem** per **Blindfunken** mit drei Zündtrafos, die in einer einzigen Gruppe miteinander verbunden sind und auf der linken Seite des Zylinderkopfs neben den Leistungsendstufen platziert sind.
– Aufgrund der Montage der Katalysatoren werden **vier Lambdasonden** benutzt, zwei für jeden Auspuffausgang, davon je eine vor dem Katalysator und eine andere hinter dem Katalysator.

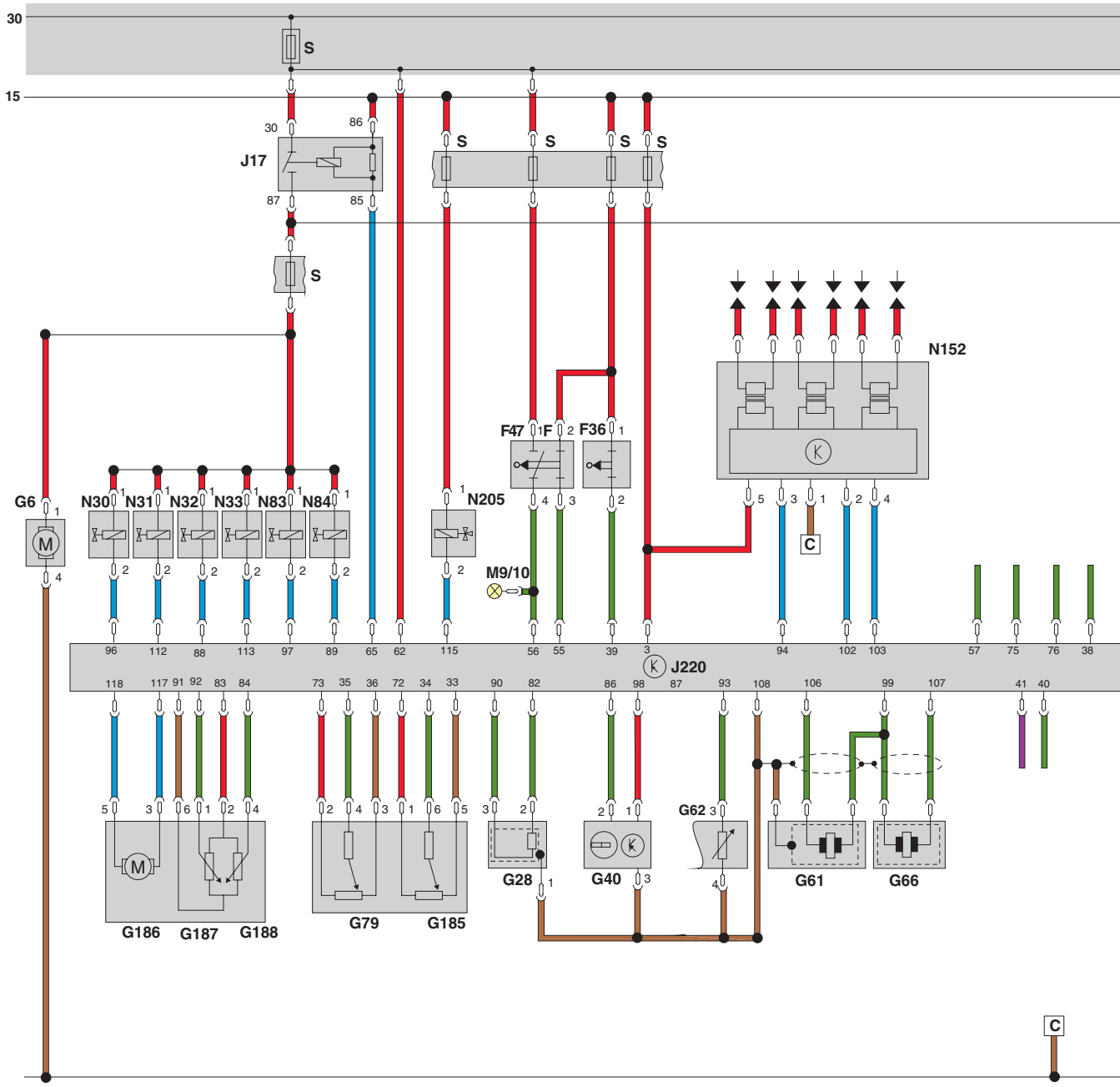
Hinweis: *Neben jedem Element wird das Lehrheft und die Seite angegeben auf der seine Erklärung zu finden ist.*

Siehe Lehrheft:	
Nr. 68 Seite. 10	Luftmassenmesser G70 Lufttemperatur G41
Nr. 82 Seite 16	Drehzahlgeber G28
Nr. 68 Seite 8	Hallgeber G40
Nr. 73 Seite 14	Potentiometer für Drosselklappe G187 und G188
Nr. 35 Seite 10	Klopfsensoren G61und G66
Nr. 82 Seite 16	Lambdasonde vor dem Katalysator G39 und G108
Nr. 82 Seite 16	Lambdasonde hinter dem Katalysator G130 und G131
Nr. 68 Seite 14	Geber für Kühlmitteltemperatur G62
Nr. 73 Seite 10	Klemme +/DF des Drehstromgenerators
Nr. 68 Seite 17	Kupplungspedalschalter F36
Nr. 77 Seite 22	Geber für Gaspedalstellung G79 und G185 Zusatzsignale: – Aktivierung der Klimaanlage – Klimakompressor – Geschwindigkeitsregler
Nr. 68 Seite 16	Geschwindigkeitsgeber G22
Nr. 68 Seite 17	Bremslichtschalter F und Bremspedalschalter F47



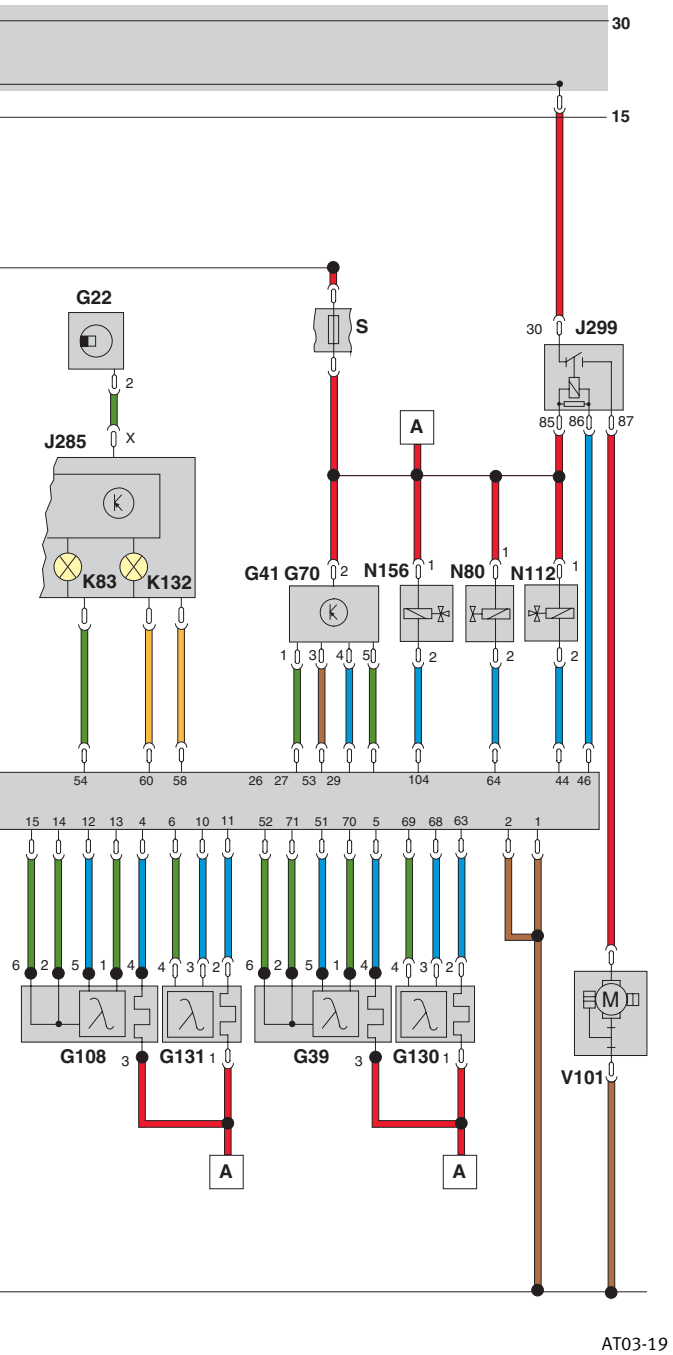
	Siehe Lehrheft:
Pumpenrelais J17 und Kraftstoffpumpe G6	
Relais J299 und Sekundärluftpumpe V101	Nr. 68 Seite 22
Magnetventil für das Schaltsaugrohr N156	Nr. 68 Seite 21
Magnetventil für Sekundärluft N112	Nr. 68 Seite 23
Zündtrafo N152	Nr. 68 Seite 23
Magnetventil für Nockenwellenverstellung N205	Nr. 68 Seite 22
Einspritz-Magnetventile N30, N31, N32, N33, N83, N84	Nr. 49 Seite 12
Drosselklappenantrieb G186	Nr. 73 Seite. 15
Magnetventil für den Aktivkohlebehälter N80	Nr. 35 Seite 14
Zusatzausgänge: – Signal des Klimakompressors	
Kontrolllampe “EPC” K132	Nr. 73 Seite 15
Diagnose / Abgaswarnleuchte K83	Nr. 82 Seite 19

AT03-18



Farbkodierung

- Eingangssignal
- Ausgangssignal
- Plus
- Masse
- Bidirektional
- CAN-Bus



AT03-19

Funktionsplan

F36 Kupplungsschalter.
F/F47 Bremsschalter.
G6 Kraftstoffpumpe.
G22 Geschwindigkeitsgeber.
G28 Geber für Motordrehzahl.
G39 Lambdasonde vor dem Katalysator.
G40 Hallgeber.
G41 Geber für Lufttemperatur.
G61 Klopfsensor 1.
G62 Geber für Kühlmitteltemperatur.
G66 Klopfsensor 2.
G70 Luftmassenmesser.
G79 Geber für Gaspedalstellung.
G108 Lambdasonde vor dem Katalysator.
G130 Lambdasonde hinter dem Katalysator.
G131 Lambdasonde hinter dem Katalysator.
G185 Geber für Gaspedalstellung.
G186 Drosselklappenantrieb.
G187 Potentiometer für Drosselklappe.
G188 Potentiometer für Drosselklappe 2.
J17 Kraftstoffpumpenrelais.
J220 Motorsteuergerät.
J285 Schalttafeleinsatz.
J299 Relais für Sekundärluftpumpe.
K83 Diagnose/Abgaswarnleuchte.
K132 Kontrollampe “EPC”.
M9/10 Diagnose/Abgaswarnleuchte.
N30 Einspritzventil Zylinder 1.
N31 Einspritzventil Zylinder 2.
N32 Einspritzventil Zylinder 3.
N33 Einspritzventil Zylinder 4.
N80 Magnetventil für Aktivkohlesystem.
N83 Einspritzventil Zylinder 5.
N84 Einspritzventil Zylinder 6.
N112 Magnetventil für Sekundärluft.
N152 Zündtrafo.
N156 Magnetventil für das Schaltsaugrohr.
N205 Magnetventil für die Nockenwellenverstellung.
V101 Sekundärluftpumpe.

ZUSATZSIGNALE

Kontakt 40 Aktivierungssignal der Klimaanlage.
Kontakt 41 Einschaltungssignal des Klimakompressors.
Kontakten 57, 75, 76 und 38 Geschwindigkeitsregler.

ZUSATZAUSGÄNGE

Kontakt 41 Ausschaltsignal des Klimakompressors.

Das Diagnosesystem des Motors ähnelt stark dem bereits bekannten.
Im Folgenden werden nur die Neuerungen und Eigenschaften dieses Motormanagements behandelt.

Funktion 04 “Grundeinstellung einleiten”

Diese Funktion wird benutzt, um die Drosselklappensteuereinheit anzupassen, damit der Initialisierungscode gelöscht werden kann, ohne dass es notwendig ist, eine Prüffahrt durchzuführen.
Diese Einstellungen sind immer notwendig, wenn die Batterie abgeklemmt oder das Steuergerät bzw. ein mit der Abgasreinigung verbundenes Bauteil ersetzt wurde.

Gruppe	Einstellung oder Überprüfung	Bedingungen	
		Motor läuft	Bremse gedrückt
060	Drosselklappensteuereinheit “Anpassung”	NEIN	NEIN
034	Diagnose Lambdasonde G39	JA	JA
046	Katalysator	JA	JA
077	Sekundärluftsystem	JA	NEIN
070	Aktivkohlekreislauf	JA	NEIN

Funktion 07 “Steuergerät codieren”

Diese Funktion erlaubt es, das Motorsteuergerät zu codieren und es dem Fahrzeug anzupassen, in dem es eingebaut ist. Diese Funktion muss immer durchgeführt werden, wenn das Steuergerät ersetzt wird. In der folgenden Tabelle werden die verschiedenen Codes angegeben, die entsprechend der Ausstattung des Fahrzeuges eingegeben werden müssen.

1. Zahl Fahrzeug	2. Zahl Auspuffgase	3. Zahl Sondercodierung	4. Zahl CAN Bus	5. Zahl Getriebe
0	0	0 - Climatronic 1 - Haldex	1 - ABS 2 - Airbag 3 - ABS + Airbag	1 - 5-Gang-Getriebe 2 - 6-Gang-Getriebe 3 - Automatikgetriebe



SEAT

service