

## SEAT León CUPRA

### INTRODUCCIÓN

De la competición a la calle

### DISEÑO

Imagen CUPRA

### MOTOR

El Cupra, de nuevo el más potente

### CHASIS

Máximo control en un tracción delantera

### EQUIPAMIENTO

No falta de nada

Todos los datos y equipamientos reflejados en esta carpeta son válidos únicamente para la oferta española.  
Las especificaciones técnicas pueden variar de un país a otro. Consumos según MVEG.  
SEAT se reserva el derecho de modificar estos datos.

## SEAT LEÓN CUPRA

### De la competición a la calle

- **Motor 2.0 TFSI de 177 kW (240 CV)**
- **Chasis Ágil adaptado al SEAT más potente de la historia**
- **Imagen impactante CUPRA**

Aún sin aterrizar en los concesionarios, el nuevo SEAT León CUPRA ya se ha ganado un sitio en la historia de SEAT. Una vez más, la marca española amplía sus límites para poner sobre el asfalto el vehículo de calle más potente de su historia. Con 240 CV de potencia, el nuevo CUPRA aúna todo el buen hacer de SEAT a la hora de desarrollar vehículos con carácter y garra.

Por motor, por chasis, por equipamiento, por elementos de seguridad activa y pasiva... Por todo ello, el nuevo León CUPRA es un coche con alma de competición, pero pensado y desarrollado para su uso y disfrute diario.

#### Superdotado

En un vehículo de estas características, está claro quién es el verdadero protagonista. En este caso, el papel recae sobre el excelente 2.0 TFSI de 240 CV. Esta mecánica, exclusiva de SEAT, aúna dos tecnologías para alcanzar este nivel de potencia: la inyección directa y la sobrealimentación del turbo. Éste último monta una mayor turbina y compresor. Además, se han reforzado los pistones y las bielas, y se han colocado mayores inyectores y una culata nueva.

Con estas modificaciones, el 2.0 TFSI logra unas prestaciones dignas de un WTCC: 247 km/h de velocidad máxima y una aceleración de 0 a 100 en tan solo 6,4 segundos. Además, recorre los primeros 1000 metros en tan solo 26,4 segundos. En cuanto al apartado de las recuperaciones, el León CUPRA pasa de 80 km/h a 120 km/h en quinta velocidad en 6,4 segundos. El valor de este parámetro para la sexta velocidad es de 8,2 segundos.

Frente a estas prestaciones de auténtico deportivo, nos encontramos con unos consumos muy contenidos, con tan solo 8,3 litros de media ponderada a los 100 km.

La potencia del nuevo 2.0 TFSI no sólo se siente en el pie derecho al acelerar, también se oye. Un aspecto en el que se ha trabajado en el León CUPRA es el de la acústica del motor. Para ello se han desarrollado unos nuevos sistemas de escape SEAT ENGINE SOUND, que consiguen potenciar el sonido del motor y su sensación de fuerza a bajas revoluciones. Dicha sensación es perceptible tanto en el exterior como en el interior del vehículo.

#### Un paso más en la evolución del Chasis Ágil

La potencia sin control no sirve de nada. En esta ocasión, los ingenieros de SEAT han conseguido mejorar lo que ya era excepcional: el Chasis Ágil del León. Para adaptarlo a las necesidades del nuevo CUPRA se han modificado las suspensiones y se ha reducido el peso del conjunto, utilizando en algunos elementos aluminio en lugar de chapa. También se han modificado los parámetros de asistencia de la dirección, para conseguir un tacto aún más deportivo. Todo ello aporta mayor precisión en la conducción y permite disfrutar de todas las cualidades deportivas del modelo.

Los frenos también se han trabajado aparte para estar a la altura de las prestaciones del León CUPRA. Así, incorpora unos discos delanteros ventilados y de mayores dimensiones que el resto de la gama, en concreto de 17" y 345x30 mm. Resaltando la deportividad del CUPRA, las llantas de 18" dejan ver unas pinzas de los frenos en color rojo.

#### Genes CUPRA

Aunque no deja de ser cierto que el cliente CUPRA busca sobre todo prestaciones y sensaciones deportivas, tampoco puede dejarse de lado la diferenciación estética que aporta conducir un CUPRA.

La deportividad que desprende la línea del León se ve realizada en el caso del CUPRA gracias a diversos elementos que ya se consideran rasgo distintivo en esta versión. El logo de su portón ya anuncia que se trata de un CUPRA, pero no menos típico es el escape ovalado en acero pulido o los espejos retrovisores en color negro ébano.

Deportividad, pero sin estridencias. Eso es lo que nos indica su exclusivo parachoques delantero, con unas tomas de aire sobredimensionadas para aumentar el caudal de aire refrigerante. El trasero, acabado en un difusor negro, recuerda a los SEAT León WTCC. No menos impresionantes resultan las llantas 7,5J x 18" que el León CUPRA monta de serie.

En el interior, sin renunciar a un ápice de confort, se respira atmósfera de "cockpit" desde que entramos. En lo primero que se fija cualquiera que se suba al León CUPRA es en sus impresionantes asientos tipo "buckets" de competición, que envuelven completamente el cuerpo, con el reposacabezas integrado en el conjunto.

Lo segundo que llama la atención respecto a cualquier otro León es su interior. Los pilares y el techo están revestidos en color negro, en lugar del gris-crema habitual. De este modo se crea un ambiente sobrio que permite concentrarse en la conducción y que destaca los detalles que ofrece el CUPRA: su espectacular volante en piel, perforado con el fondo en rojo, el pomo del cambio, la instrumentación en color blanco, los pedales metálicos deportivos... Todas y cada una de las piezas con el inconfundible logo CUPRA.

## DISEÑO

### Imagen CUPRA

- Imagen impactante de vehículo de competición
- Llantas de 18"
- Asientos tipo bucket de serie

Estética y funcionalidad. Ambos elementos se aúnan a la hora de concebir cada uno de los detalles que hacen a este León ser miembro de la familia CUPRA. En un vehículo con unas líneas tan deportivas como es el León parecía difícil dar una vuelta de tuerca más, y aumentar esa sensación de coche de "raza" que debe lucir todo CUPRA que se precie. Pero los diseñadores de SEAT lo han conseguido.

En el exterior multitud de detalles llaman la atención. El impactante frontal delantero presenta unas enormes tomas de aire con trama de nido de abeja no sólo por aparentar. Realmente cumplen una función práctica al dejar pasar un mayor caudal de aire que refrigera motor y discos de freno delanteros. Por otro lado, el portamatrículas y la moldura inferior central del parachoques, totalmente en color negro, acentúan la sensación de agresividad del CUPRA, que asemeja una boca hambrienta por devorar kilómetros.

En la parte trasera lo más llamativo es la moldura en color negro ubicada en la parte inferior del parachoques, y que de algún modo recuerda a los difusores del SEAT León WTCC. Aunque en el CUPRA su función es meramente estética, no deja de ser un detalle que recuerda que este es un vehículo basado en el SEAT León que compite en el WTCC.

Con una mirada al perfil del León CUPRA nos damos cuenta que la altura al suelo está rebajada respecto a un León base. Hasta 14 milímetros, que aumentan la imagen de coche de carreras y la sensación de deportividad al ir pegados al asfalto. En este rebajado perfil lo primero que llama la atención son las espectaculares llantas de 18" Orión con neumáticos 225/ 40, de serie en el equipamiento. Los cinco radios dobles permiten ver los enormes discos de freno y las pinzas de freno en color rojo, lo que le da un aire aún más deportivo.

Junto a todos estos elementos, encontramos otros inherentes a la gama CUPRA, y que no podían faltar en el León: sus espejos retrovisores externos con las carcasas en color negro ébano, y el característico escape ovalado en acero pulido. Además, donde en el resto de las versiones León aparece el nombre del modelo, en este caso las letras que coronan la parte central del portón conforman la palabra CUPRA.

#### Un "cockpit" como habitáculo

El interior del León CUPRA es tan confortable como el de un turismo de segmento superior, y a la vez tan impactante como el "cockpit" de un coche de competición. No se trata sólo de tener sensaciones de piloto de carreras. Se trata también de rodearse de un ambiente que recuerde lo mejor posible que no estás a bordo de un coche más.

Para ello, el CUPRA ofrece en primer lugar unos impresionantes "buckets" que recuerdan a los de un vehículo de competición. Con el reposacabezas integrado en el asiento, la palabra CUPRA preside en color rojo el respaldo. Como rojas son también las costuras que recorren la butaca. Diseñado para impresionar, también está pensado desde un punto de vista funcional, ya que la sujeción que ofrece para el cuerpo está a prueba de cualquier curva.

Partiendo del confort del asiento sport del SEAT León, en el del CUPRA se ha optimizado la geometría de los "pétalos" de la banqueta y del respaldo, para obtener la máxima retención lateral en curva. Además, el armazón incorpora varillas de acero adicionales que permiten soportar una mayor fuerza centrífuga.

Pero el asiento del nuevo CUPRA también está diseñado para el uso cotidiano, ofreciendo un gran confort de marcha y un fácil acceso. Las espumas tienen un contorno especialmente estudiado para recoger a la perfección el cuerpo del ocupante, manteniéndolo en su postura sin incomodidades. Realizadas en tecnología MDI de alta densidad, presentan zonas de distintas durezas con inserciones de nódulos de alta elasticidad que complementan perfectamente la ergonomía del diseño.

Una vez al volante, y tras habernos recreado la vista con los asientos, lo segundo que llama la atención es un interior donde todos los elementos están recubiertos en color negro. Techo, parasoles, asideros, etcétera... Todo sustituye las tonalidades claras habituales por un acabado que permite centrar la atención en la conducción y resaltar otros detalles. Entre ellos destaca su espectacular volante en piel con incrustaciones imitando el aluminio, perforado con el fondo en rojo, a juego con las costuras del asiento, y con el logotipo CUPRA en la parte inferior del aro. A juego, el pomo del cambio con las seis velocidades que exprimirán lo mejor del impresionante 2.0 TFSI.

Otro detalle de deportivo nato es la instrumentación en color blanco, para no perder detalle de cómo suben las agujas. Por último, la deportividad CUPRA queda patente en unos pedales que combinan el metal de los vehículos de altas prestaciones con la goma de los coches de calle. Una buena manera de recordarnos que estamos ante un vehículo con dos caras...

## MOTOR

### El CUPRA, de nuevo el más potente

- Motor exclusivo de 240 CV en un tracción delantera
- De 0 a 100 en sólo 6,4 segundos
- El nuevo CUPRA es el modelo más potente en la historia de SEAT

El título de este apartado ya hace vislumbrar que el nuevo CUPRA no es sólo una declaración de intenciones. Es la punta de lanza de una marca que tiene como premisa ofrecer coches deportivos e innovadores.

El propulsor del nuevo León CUPRA ha recibido una cuidadosa puesta a punto para sustituir en lo más alto de la gama SEAT al anterior 1.8 con 225 CV del CUPRA R. En este caso, el 2.0 TFSI visto en otros modelos de la gama recibe los ajustes necesarios para llegar a rendir 240 CV (177 kW). Toda una referencia en su segmento dentro de las marcas generalistas.

Además, cabe destacar que dentro del Grupo VW es el único modelo en su segmento que con este nivel de potencia mantiene únicamente la tracción delantera. El excelente trabajo realizado en la puesta a punto de su bastidor es tal que el CUPRA no echa de menos un sistema de tracción total, ganando por tanto en prestaciones, consumos y desgaste de neumáticos.

#### Motor exclusivo SEAT

El desarrollo específico que se ha hecho sobre el 2.0 TFSI convierte al motor del CUPRA en el único que dentro del Grupo VW rinde 240 CV. El Centro Técnico de SEAT ha trabajado sobre todo en dos aspectos para llegar a estos niveles de prestaciones: la inyección directa y la sobrealimentación del turbo. Éste nuevo turbo consigue una elevada cifra de presión de carga, gracias a su turbina de mayor tamaño. De este modo alcanza una presión de sobrealimentación de 0,8 bar.

Gracias a un intercooler, se reduce la temperatura del aire comprimido de forma significativa y aumenta así la masa de aire necesaria para la combustión.

El nuevo motor TFSI incorpora pistones con pernos más resistentes y bielas reforzadas con nuevos soportes que transmiten las elevadas fuerzas al cigüeñal. El bloque de cilindros se ha visto reforzado, mientras que la culata se compone de una nueva aleación altamente resistente al calor.

Los tiempos de gestión del árbol de levas de escape se han adaptado al aumento de la potencia. Boquillas inyectoras de alta presión con una sección más grande inyectan el combustible directamente en la cámara de combustión.

Los 240 CV del CUPRA ofrecen de este modo 247 km/h de velocidad máxima, y una aceleración de 0 a 100 en tan sólo 6,4 segundos. Además, recorre los primeros 1000 metros en tan sólo 26,4 segundos. En cuanto a recuperaciones, el León CUPRA pasa de 80 km/h a 120 km/h en quinta velocidad en 6,4 segundos, mientras que en sexta lo hace en 8,2 segundos.

Para sacar lo mejor de esta mecánica, el León CUPRA monta una caja de cambios de seis velocidades, cuyo escalonamiento y desarrollos adaptados específicamente a este motor redondean un conjunto mecánico de primer nivel. Además, los piñones de los engranajes han sido mayorados, para adaptarse al mayor par motor del CUPRA.

Aunque la potencia y prestaciones del León CUPRA pudieran hacer pensar en unos consumos elevados, la tecnología TFSI consigue mantener dichos consumos en tan sólo 8,3 litros de media ponderada a los 100 Km. Una excelente cifra teniendo en cuenta que estamos ante todo un deportivo de 240 CV.

### Un placer para el oído

El nuevo CUPRA no sólo se disfruta conduciéndolo, también escuchando el grave ronroneo de su mecánica, o el rugido que produce cada pisada en el acelerador. Y es que los ingenieros de Martorell también han trabajado en la acústica del motor. Con el fin de hacer sentir en toda plenitud la deportividad del CUPRA, se han desarrollado unos nuevos sistemas de escape SEAT ENGINE SOUND, con la característica principal de reforzar el sonido del motor y su sensación de potencia a bajas revoluciones, sobre todo en salidas de parado, maniobras a baja velocidad y aceleración/ deceleración a plena carga y bajas revoluciones.

www.micoche.com

## CHASIS

### Máximo control en un tracción delantera

- Suspensiones adaptadas y con nuevos materiales para reducir los pesos
- Nuevos parámetros en la dirección
- Frenos delanteros sobredimensionados

Los 240 CV del nuevo León CUPRA encuentran un fiel aliado en el Chasis Ágil SEAT a la hora de transmitir todo su poderío al asfalto. No se trata sólo de hacer una conducción rápida y deportiva. Se trata de hacerlo con las mejores condiciones de seguridad, precisión y control.

Sobre el Chasis Ágil SEAT, ya de por sí un compendio de virtudes, se han realizado diversos trabajos para permitir que el conductor del León CUPRA consiga llevarlo por unos invisibles "raíles" con agilidad felina, sobre todo tratándose de un tracción delantera.

Como novedad más importante, se ha utilizado aluminio en vez de fundición de acero en las manguetas y en la chapa estampada de los trapecios. El resultado es una reducción de 7,5 kg de masa no suspendida en el eje anterior. Esta modificación en las piezas de suspensión, aporta además un efecto muy positivo en la cinemática, reduciendo la tendencia al subviraje. También en el eje delantero, frente al resto de versiones León, incluido el FR, se ha reducido la medida de la barra estabilizadora, quedándose en 22,5 x 3 mm (23,6 x 3,5 mm en el resto de versiones). De este modo, consigue mejorarse la tracción del vehículo.

En cuanto al tren trasero, la suspensión posterior utiliza un eje independiente Multilink de cuatro brazos que permite una separación casi total entre la "dinámica longitudinal" (confort) y la "dinámica transversal" (agilidad). De este modo se consiguen excelentes valores de confort y agilidad.

El concepto de suspensión deportiva del nuevo SEAT León CUPRA se basa en unos tarados firmes con una combinación de muelles y amortiguadores que ofrecen una excelente progresividad para garantizar la máxima precisión tanto en carreteras viradas como en autopista. A ello se unen los tacos de rebote más firmes, "silent-blocks" que transmiten rápidamente los apoyos a la carrocería, neumáticos de menor deriva y una nueva dirección de tacto más firme, para que el coche responda al punto a las solicitudes del conductor y éste sea capaz de controlar en todo momento la trazada por donde circula el vehículo.

Por otro lado, para que la sensación de "agarre" al asfalto sea más intensa, el León CUPRA rebaja su altura al suelo 14 mm respecto a un León base, y 7 mm respecto a un Sport-up o un FR.

### Superando lo excelente

El chasis de la anterior generación del León CUPRA ha sido una referencia en el segmento por su comportamiento deportivo, su agilidad y su rápida respuesta a las indicaciones del conductor. El nuevo León CUPRA consigue lo que parecía imposible: superar las mediciones dinámicas del anterior CUPRA R, que además fue el primer modelo de SEAT en ofrecer el Chasis Ágil.

A la hora de desarrollar el bastidor de un vehículo de las características del nuevo CUPRA, los ingenieros estudian sobre todo los valores de deportividad y agilidad.

En lo que se refiere a los valores de deportividad, nos encontramos con dos parámetros que lo caracterizan: la aceleración lateral y el ángulo de balanceo. Dichos valores se miden con la prueba denominada Steady-State. Consiste en hacer una curva de radio constante. Dicha curva tiene 100 metros de radio y en ella el vehículo va incrementando su velocidad de forma gradual desde los 40 hasta los 100 km/h. Se trata de que el vehículo haga la curva de la manera más fiel posible. En el momento en el que, por ir incrementando la velocidad, el vehículo se sale de la trayectoria definida, se

para la maniobra. En esta prueba, el nuevo León CUPRA es capaz de realizarla casi un 5% más rápido que el CUPRA R antes de perder la trayectoria, y con una reducción del ángulo de balanceo de más del 18%. Es decir, el nuevo León CUPRA tiene un paso por curva más elevado y se inclina menos.

En cuanto a los valores que definen la agilidad de un vehículo, se miden con la prueba denominada Step Steer. Con el coche a una velocidad constante de 100 km/h, se da un golpe de volante con un ángulo tal que se consiga que el coche alcance una aceleración lateral de 0,4g. Como lo importante es precisamente alcanzar esa aceleración lateral, al ir circulando a una velocidad constante, necesitamos realizar un giro concreto para alcanzar esa aceleración lateral de 0,4g.

En este caso, al giro de volante, el nuevo León CUPRA mejora su capacidad de reacción en casi un 10% respecto al anterior CUPRA R.

### Frenos a toda prueba

Otro de los aspectos más trabajados en el León CUPRA es el de los frenos. La mayor exigencia de frenada que puede necesitar en un momento dado un coche que guarda bajo el capó 240 CV, hace que se planteen unos generosos discos de 17" y 345 x 30 mm delante, y 16" y 286 x 12 mm detrás.

### Lo mejor en ayuda a la conducción

Como es lógico, el sistema de frenado del León CUPRA cuenta con la ayuda de un ABS de última generación con distribución electrónica de frenada. Pero además, el León CUPRA dispone del programa electrónico de estabilidad ESP (deconectable) con sistema de ayuda a la frenada de emergencia EBA, control de tracción TCS y numerosas funciones adicionales de ayuda a la conducción. Estas son:

- Overboost, que aumenta la presión de frenada sin variación notable de la fuerza ejercida por el conductor sobre el pedal de freno en frenadas cuando el sistema supera de forma excepcional las temperaturas de trabajo habituales.
- BSW, que limpia los discos de freno cuando se activa el limpiaparabrisas.
- Driver Steering Recommendation, que en situaciones de emergencia ayuda a mantener la trayectoria del vehículo.

Entre estos sistemas destaca el Driver Steering Recommendation. Cuando la centralita del ESP detecta que el vehículo se encuentra en una situación de inestabilidad por sobreviraje, dicha centralita manda una señal a la de la dirección para que su motor eléctrico realice automáticamente un corrección de la trayectoria a la dirección correcta. Esto lo percibe el conductor en el volante como una "recomendación" de la dirección para que lo gire a fin de estabilizar el vehículo. Sobre asfalto seco el conductor apenas percibe esa "recomendación", de modo que su mayor eficacia se alcanza en carreteras con distinta adherencia a ambos lados del vehículo, seco y mojado, por ejemplo.

## EQUIPAMIENTO

### No falta de nada

- Faros bixenón con sistema avanzado de iluminación frontal (AFS)
- Múltiples opciones de conectividad
- Amplio equipamiento para una conducción más cómoda y segura

El León CUPRA permite a su propietario conducir un auténtico deportivo sin renunciar a ninguno de los elementos de confort. Las últimas novedades en equipamiento están, no podía ser de otro modo, presentes en el nuevo León CUPRA.

En primer lugar, los faros bi-xenón con el sistema avanzado de iluminación frontal (AFS). Dicho sistema añade a la potencia y calidad de luz de los faros bixenón ofrecidos hasta ahora, las ventajas del control inteligente AFS.

El AFS utiliza diversos sensores de giro y velocidad que dispone el vehículo, y procesa dicha información para adaptar la dirección de la luz que emiten los faros, proporcionando un alumbrado óptimo en cada circunstancia. Además, estos faros regulan automáticamente la altura del haz en función de la carga del vehículo, lo que hace innecesaria su regulación manual, más incómoda y menos precisa.

Otra peculiaridad de estos faros es que giran asimétricamente. En curvas a derechas, por ejemplo, el faro derecho gira más que el izquierdo (15 y 8 grados respectivamente), mejorando ostensiblemente la visibilidad del interior de la curva o intersección, mientras el izquierdo mantiene óptima la iluminación frontal.

El resultado: la máxima iluminación, con ello se consigue mejorar la visibilidad y por tanto la seguridad. Con los faros inteligentes bixenón con AFS se incrementa hasta en un 30% la zona útil iluminada en curva y se mejora hasta en un 68% la distancia de detección de objetos o vehículos en curva, lo cual supondría ganar 1,8 segundos de reacción circulando a 70 km/h.

### Múltiples posibilidades de conectividad

Con el León CUPRA se puede pedir opcionalmente una conexión que permite integrar un reproductor iPod, o bien una conexión específica para el resto de dispositivos de memoria USB y reproductores de música MP3 con puerto USB. En el caso de la gama León van ubicados bajo el asiento del acompañante.

Gracias a estas conexiones podemos escuchar a través de la radio del vehículo un mayor número de canciones y con una flexibilidad de uso mayor que con los sistemas de reproducción convencionales. Por otro lado, tanto el volumen y la función mute, como el salto de canción y de carpeta (hasta un máximo de 6) se pueden controlar desde los mandos en el volante, lo cual presenta ventajas evidentes de confort y seguridad. Además, el número de la canción dentro del total de archivos reproducibles, se muestra en la pantalla de la radio.

Por otro lado, el León CUPRA ofrece de serie una entrada auxiliar Aux-in. Dicha conexión, ubicada en la consola central, permitirá conectar elementos de audio a través de la clavija de los tradicionales auriculares, permitiendo escuchar por los altavoces del coche el sonido de una fuente externa.

### Todo para la seguridad

En el nuevo León CUPRA, los pasajeros pueden estar protegidos por hasta ocho airbags, dos frontales, dos laterales para las plazas delanteras y dos de cortina que protegen la parte superior de las plazas delanteras y las traseras, todos ellos de serie, y opcionalmente dos airbag laterales traseros. Las cinco plazas disponen de cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje con limitadores de fuerza, y las delanteras cuentan, además, con pretensores pirotécnicos. En los asientos laterales traseros también se encuentran los puntos de anclaje Isofix para las sillitas de niños.

A todo esto debemos añadirle otros elementos de seguridad activa como el ABS, TCS y ESP y asistente de frenada de emergencia (EBA) que activa los intermitentes de emergencia cuando entra en funcionamiento. Para la seguridad antirrobo, incorpora de serie alarma con sensor volumétrico de movimiento. Además, el León CUPRA dispone de otras ayudas electrónicas a la conducción como son el control de velocidad de cruce y aviso acústico de exceso de la velocidad definida por el conductor.

En lo que atañe al confort, el León CUPRA incluye climatizador de dos zonas, asiento del conductor y acompañante regulables en altura, asientos posteriores con respaldo abatible por secciones 60/40, cajón debajo del asiento del conductor, elevavolantes eléctricos en las cuatro ventanillas, cierre centralizado con mando a distancia, retrovisores regulables y abatibles eléctricamente, ordenador de viaje, volante regulable en altura y profundidad y con mandos para manejar el equipo de sonido, radio CD con capacidad para leer archivos MP3 y como novedad, la mencionada entrada auxiliar de sonido (Aux-in) de serie, ubicada en la consola central.

Por otro lado, también se ofrece la posibilidad de instalar una conexión que permite integrar navegadores TomTom en el CUPRA. Dicha conexión, que se sitúa en la zona izquierda del tablero, permite conectar el navegador portátil de forma segura, e intercambiar información con el vehículo, así como alimentarlo directamente. El navegador TomTom 710, que incluye Bluetooth para el teléfono, estará disponible a través del catálogo de accesorios SEAT.

Otras posibilidades de equipamiento son:

- Sistema de navegación dinámico con pantalla a color de 6,5" o monocromo
- Instalación de teléfono Bluetooth
- Faros direccionales Bixenon + AFS
- Sensor de lluvia con retrovisor interior antideslumbrante automático y encendido automático de luces
- Airbag lateral para las plazas traseras
- Techo de cristal con apertura eléctrica y sistema antipinzamiento
- Cristales traseros oscuros
- Paquete de invierno
- Conexión para iPod
- Conexión USB para reproductores MP3 tipo "Pen drive"
- Preinstalación para navegador TomTom