

## Seat Altea 1.9 TDI Stylance

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse mit 77 kW Leistung

### ADAC Testergebnis

**Note 2,4**

Ein völlig neues Mitglied in der Seatfamilie. Er fällt durch seine erhöhte Designerkarosserie auf, bietet aber nicht die Vorteile eines variablen Vans. Der 1,9 l-Dieselmotor ist kräftig, verbraucht wenig, läuft aber nicht besonders kultiviert und hat noch keinen Partikelfilter - den wird es erst nächstes Jahr in einem anderen Motor geben. Eine kompakte, dabei geräumige Limousine, die für vier Personen gleichermaßen guten Sitzkomfort bietet. Das harte Sportfahrwerk (Aufpreis) harmoniert nicht so recht (21370 Euro). Konkurrenten: Peugeot 307 und Suzuki Liana.



- + solide, erhöhte Karosserie
- + bequemer Zustieg
- + gutes Sitzen, auch hinten
- + funktionelle Bedienung
- + niedriger Verbrauch
- + sehr gute Straßenlage
- + günstige Versicherung
- schlechte Rundumsicht
- Innenraum wenig variabel
- Sportfahrwerk zu straff
- Motor ohne Partikelfilter

### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,6**

#### Verarbeitung/Handhabung

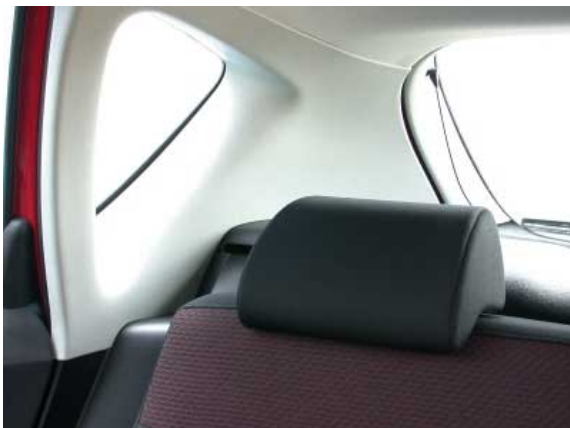
**Note: 2,5**

- + Die Karosserie besticht durch hohe Solidität und tadelloses Finish; die Türen schließen leicht, die Spaltabstände sind schmal und gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort, mit den passgenauen, sauber verarbeiteten Kunststoffen. Beim Sportpaket (Aufpreis) ist das Lenkrad und der Schalthebel mit Leder bezogen und das Armaturenbrett durch Dekoreinlagen im Metallic-Look aufgewertet. Für Reifenpannen gibt es wahlweise ein Reparaturset oder ein vollwertiges Reserverad.
- Die Stoßfänger sind lackiert und verkratzen schnell. Die Türausschnitte sind nach außen nicht gegen Verschmutzen abgedichtet. Besonders im Kofferraum dünsten die Kunststoffe geruchsintensiv aus.

#### Übersichtlichkeit

**Note: 3,2**

Die Karosserie ist wenig übersichtlich, die kurzen Abmessungen lassen sich aber noch erahnen. Akustische Abstandssensoren



Trotz der kleinen Dreieckfenster ist die Sicht nach schräg hinten aufgrund der breiten C-Säulen stark behindert.

zum leichteren Einparken sind gegen Aufpreis zu haben (nur hinten).

- + Die Karosserie ist erhöht, dadurch hat der Fahrer einen guten Überblick. Die Rückspiegel sind groß, verkleinern aber stark. Die Wischer verschwinden in Ruheposition vollständig in den seitlichen Aussparungen der A-Säulen. Nebelscheinwerfer sind Serie.
- Die Fensterpfosten sind breit und behindern besonders die Sicht zur Seite und nach schräg hinten. Xenon-Scheinwerfer sind nicht erhältlich.

#### Ein/Ausstieg

**Note: 2,3**

- + Vorn und hinten ist der Zustieg bequem, da die Karosserie sehr hoch ist und sich die breiten, hohen Türen weit öffnen lassen. Auf- und abgesperrt wird mit einer praktischen Fernbedienung.

#### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,7**

Der Kofferraum hat in Bodennähe einen herausnehmbaren Einlegeboden, unter dem sich 105 l Gepäck verstauen lassen. Ist er herausgenommen, fasst der Kofferraum insgesamt 380 l. Mit Vorklappen der kompletten Rücksitzlehne erhöht sich das Volumen auf 785 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Der Altea hat eine respektable Zuladung von 545 kg.

#### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,0**

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Mit Einlegeboden ist der Kofferraum leicht beladbar, das Format aber etwas flach. Herausgenommen ist die Form zweckmäßig, durch die dann entstandene höhere Bordwand das Ein- und Ausladen aber nicht mehr ganz so leicht.

#### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,5**

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen; bei eingelegtem Einlegeboden ist der Boden anschließend vollständig eben. Das Staufach darunter ist mit einer kleinen Trennwand variabel. Unter der Hutablage befindet sich eine weitere, entfernbare, flache Ablage. Für längere Gegenstände (Ski) kann unter Beibehalt der beiden Außenplätze das Lehnen-Mittelteil vorgeklappt werden. Die Heckklappe verriegelt sich, wenn der Fahrer anfährt.



Mit 380 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe. Leider bietet der Altea keine variable Sitzbelegung sondern lediglich eine umklappbare Rücksitzlehne.

## Innenraum

**Note 2,2**

### Bedienung

**Note: 2,4**

- + Ergonomie und Bedienung geben keine Rätsel auf, Funktionsebenen sind klar getrennt, Tasten und Schalter sind bis auf die der Klimaautomatik gut zu betätigen. Die Türfenster funktionieren elektrisch, mit Antippmöglichkeit. Das Audiosystem ist serienmäßig, gegen Aufpreis gibt es auch ein Navigationssystem. Praktisch ist die Außentemperatur-Anzeige, wenn Glätte droht. Der hintere Scheibenwischer schaltet sich bei Rückwärtsfahrt automatisch ein. Es gibt genügende, zum Teil praktische Anlagen, leider aber keinen Halter für große Wasserflaschen.
- Die Tasten der "Climatronic" sind weniger funktionell als die der einfachen Klimaanlage im Typ "Reference". Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen, ist jedoch zu flach und leicht links zum Fahrer versetzt; der Hupknopf ist weit weg in Lenkradmitte, die Tasten in den Lenkradspeichen sind für andere Funktionen zweckentfremdet. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind.



Im Gegensatz zur äußeren Erscheinung des Altea wirkt der Innenraum trist. Dafür entschädigt der Fahrerplatz mit weitgehender Funktionalität.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,5**

- + Vorn hat man sehr viel Platz, die lichte Höhe und die Breite sind sehr groß. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis fast 1,95 m Größe zurückschieben.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 2,6**

- + Auch hinten ist das Platzangebot durch die üppige Breite und Höhe groß. Zumindest für zwei Mitfahrer die bis 1,85 m groß sein können, ohne mit den Knien anzustoßen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt).
- Der schmale Mittelplatz ist der dritten Person auf der Rückbank nur für sehr kurze Fahrten zuzumuten.

## Komfort

**Note 2,7**

### Federungskomfort

**Note: 2,7**

Das Sportfahrwerk (Aufpreis) ist für ein Fahrzeug diesen Genres zu straff abgestimmt. Die Unebenheiten werden oft hart und ruppig, wenig gefiltert auf die Insassen übertragen. Die Seitenneigung der Karosserie in Kurven ist aber angenehm gering, das gilt auch für die Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln, die gut gedämpft sind.

### Sitzkomfort

**Note: 1,8**

- + Die großen Vordersitze (Sportpaket) bieten genügend Federungskomfort und sehr guten Seitenhalt. Der Fahrer kann über eine Höhen- und Lordoseneinstellung verfügen. Die Rücksitzbank ist vor allem für zwei Personen gedacht und entsprechend ausgeformt. Durch den großen Abstand der Sitzfläche vom Boden haben auch große Mitfahrer sehr gute Unterstützung für die Oberschenkel; die hohen Lehnen lassen sich in der Neigung einstellen.

### Innengeräusch

**Note: 3,0**

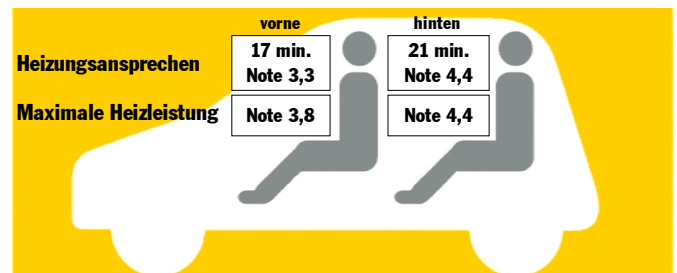
Der Geräuschpegel ist nicht hoch, der Dieselmotor akustisch aber stets präsent.

### Klimatisierung

**Note: 3,7**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Im vorderen Bereich reicht die Heizwirkung noch aus, hinten ist sie jedoch zu schwach.

- + Die Luftverteilung lässt sich individuell, die Temperatur links und rechts unabhängig einstellen. Ein Pollenfilter für Allergiker ist vorhanden.
- Die Durchlüftung erscheint bei Sommerwetter etwas schwach.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

## Motor/Antrieb

**Note 2,2**

### Fahrleistungen\*

**Note: 2,2**

- + Der Motor ist durchzugskräftig, zügiges Überholen ist meist ohne Zurückschalten möglich.

### Laufruhe

**Note: 3,0**

Der Motor läuft nicht besonders kultiviert, manchmal sogar etwas rau.

### Schaltung

**Note: 1,7**

- + Die Vorwärtsgänge lassen sich sehr leicht und präzise geführt schalten.
- Der Rückwärtsgang kracht gelegentlich, wenn er sehr schnell eingelegt wird.

### Getriebeabstufung

**Note: 2,0**

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zum drehmomentstarken Motor.

## Fahreigenschaften

**Note 1,9**

### Fahrstabilität

**Note: 1,4**

- + Die Richtungsstabilität ist sehr gut, selbst wenn das Tempo hoch ist. In kritischen Situationen wenn z.B. der Fahrer bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das Stabilitätssystem ESP korrigierend ein und hilft ihm die Spur zu halten. Bei weniger griffiger Fahrbahn reagiert die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle schnell genug und verhindert Durchrutschen der Antriebsräder.

### Kurvenverhalten

**Note: 1,4**

- + Die Kurvenlage ist sehr sicher, leicht untersteuernd - der Wagen klebt mit seinen breiten Reifen förmlich auf der Fahrbahn. Wenn das Tempo doch einmal zu hoch ist, hilft auch hier ESP dem Fah-

rer und wirkt Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen.

**Handlichkeit**

**Note: 2,2**

+ Der Altera wirkt mit seiner nicht sehr direkten, jedoch sehr leichtgängigen Lenkung recht handlich.

**Lenkung**

**Note: 2,7**

+ Die Lenkung spricht gut an, ist recht zielgenau, vermittelt aber etwas wenig Kontakt zur Fahrbahn.

**Sicherheit**

**Note 2,3**

**Bremsen**

**Note: 2,2**

+ Die Bremswirkung ist gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Wagen bereits nach 39,0 m, die Spurhaltung dabei ist einwandfrei (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Breitreifen: 225/45 ZR 17). Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar.

**Gestaltung**

**Note: 2,4**

+ Auch gut für Fußgänger bei einem Unfall: Die komplett versenkten Wischer. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Die hellen LED-Rückleuchten sprechen beim Bremsen besonders schnell an und sind sehr gut zu erkennen.

- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die in geöffneten Türen warnen. Wenn der Fahrer versehentlich mit der Fernbedienung die Türen abgeschlossen hat ist kein Aussteigen mehr möglich, und es lassen sich auch die Fenster nicht mehr öffnen.

**Rückhaltesysteme**

**Note: 2,2**

+ Das Airbag-System umfasst außer den Front-, und Seitenairbags auch seitlich durchgehende Kopf-Airbags. Alle Gurte haben Kraftbegrenzer, vorn zudem Straffer. Vorn sind die Kopfstützen selbst noch für ca. 1,90 m große hoch genug; durch den knappen Abstand zu den Köpfen können sie optimal wirken.

- Der Austrittsbereich des rechten Front-Airbags liegt genau dort, wo sich der Beifahrer bei Gefahr abstützen würde. Es gibt keinen Warnton, der die Insassen daran erinnert sich anzuschnallen. Hinten sollten die Kopfstützen höher sein; außerdem liegen die Gurte am Hals an.

**Kinder**

**Note: 2,5**

Die Gurtanordnung auf den Rücksitzplätzen ist nicht für alle Kinderrückhaltesysteme ideal, besser geeignet ist die Befestigung mit dem Isofix-System.

+ Der rechte Front-Airbag kann mit dem Zündschlüssel deaktiviert werden. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Die vorderen Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

- Die Rückbankmitte ist für Kindersitze wegen der ungünstigen Formgebung wenig geeignet.

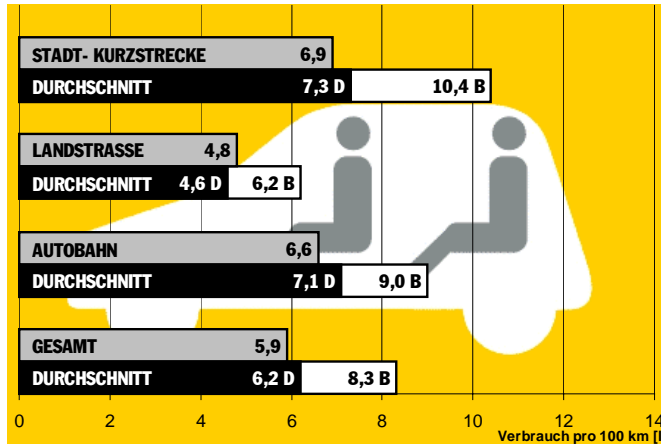
**Verbrauch/Umwelt**

**Note 2,9**

**Verbrauch\***

**Note: 1,9**

+ Der Verbrauch ist niedrig: Innerorts 6,9 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 6,6 l Diesel auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnittswert von 5,9 Liter.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

**Abgas**

**Note: 3,9**

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im Durchschnittsbereich.

- Der Dieselmotor hat keinen Filter, um den Ausstoß von gesundheitsgefährdenden Rußpartikeln in die Umwelt zu minimieren.

**Wirtschaftlichkeit\***

**Note 2,5**

**Betriebskosten\***

**Note: 1,3**

+ Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind sehr niedrig.

**Werkstatt und Reifenkosten\***

**Note: 4,9**

Für die Beurteilung liegen keine Daten des Herstellers vor, die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

- Keine Herstellergarantie.

**Wertstabilität\***

**Note: 1,7**

+ Die Wertstabilität ist erfahrungsgemäß bei den Seatmodellen hoch.

**Kosten für Neuanschaffung\***

**Note: 4,1**

- Der Anschaffungspreis beim Neukauf ist hoch.

**Fixkosten\***

**Note: 3,2**

Die Beiträge für die Versicherungen halten sich noch im durchschnittlichen Rahmen.

+ Bis Ende 2005 braucht keine Kfz-Steuer bezahlt zu werden.

**Die Motorvarianten**

**in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.6 16V	2.0 FSI	1.9 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1984	4/1896	4/1968
Leistung [kW(PS)]	75(102)	110(150)	77(105)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	148/3800	200/3500	250/1900	320/1750
0-100 km/h[s]	12,8	9,6	12,3	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	206	183	201
Verbrauch pro 100 km [l]	8,1S	8,3S	5,9D	6,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/13/17	15/17/18	16/17/20	17/19/22
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	306(16)	306(16)	613(16)	613(16)
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	462	534	435	486
Grundpreis[Euro]	16890	21770	18790	22870

**Aufbau:**

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus
- GO = Geländewagen offen
- GS = Geländew. geschlossen
- PK = Pick-Up

**Versicherung:**

- KH = KFZ-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

**Kraftstoff:**

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1896 ccm
Leistung	77 kW(105PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße(Serie)	205/55R16
Reifengröße(Testwagen)	<b>225/45ZR17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,75 m/10,85 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Elastizität 60-100 km/h(4.Gang)	<b>9,7 s</b>
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	<b>7,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,9/4,8/6,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	<b>157 g/km</b>
Innengeräusch 50/100/130 km/h	<b>60/67/70 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4280 mm/1786 mm/1568 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1460 kg/545 kg</b>
Kofferraumvolumen	<b>380 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. /1400 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>930 km</b>
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>81 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>55 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>113 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>214 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>463 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/20
Grundpreis	21370 Euro

## Ausstattung

### Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungsverstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	65 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Kindersitz, integriert	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2500 Euro
Pollenfilter	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	1320 Euro
Skisack/Durchladelupe	Serie
Telefonfreisprechanlage	100 Euro
Zentralverriegelung	Serie

### Aussen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	(im Paket) 195 Euro
Lackierung Metallic	385 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	(im Paket) 195 Euro
Schiebe-Hubdach	490 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>
Verarbeitung/Handhabung	2,5
Übersichtlichkeit	3,2
Ein-/Ausstieg	2,3
Kofferraum-Volumen*	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>
Bedienung	2,4
Raumangebot-vorn*	1,5
Raumangebot-hinten*	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>
Federung	2,7
Sitze	1,8
Innengeräusch	3,0
Klimatisierung	3,7
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,2</b>
Fahrleistungen*	2,2
Laufruhe	3,0
Schaltung	1,7
Getriebeabstufung	2,0
<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,9</b>
Fahrstabilität	1,4
Kurvenverhalten	1,4
Handlichkeit	2,2
Lenkung	2,7
<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Bremsen	2,2
Gestaltung	2,4
Rückhaltesysteme	2,2
Kinder	2,5
<b>Umwelt</b>	<b>2,9</b>
Verbrauch*	1,9
Schadstoffe	3,9
<b>Wirtschaftlichkeit*</b>	<b>2,5</b>
Betriebskosten*	1,3
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,9
Wertstabilität*	1,7
Kosten für Neuanschaffung*	4,1
Fixkosten*	3,2

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigung in die Gesamtnote ein, mit \* gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5