



Seat Alhambra 1.4 TSI Ecomotive Style

Fünftürige Großraumlimousine der Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)

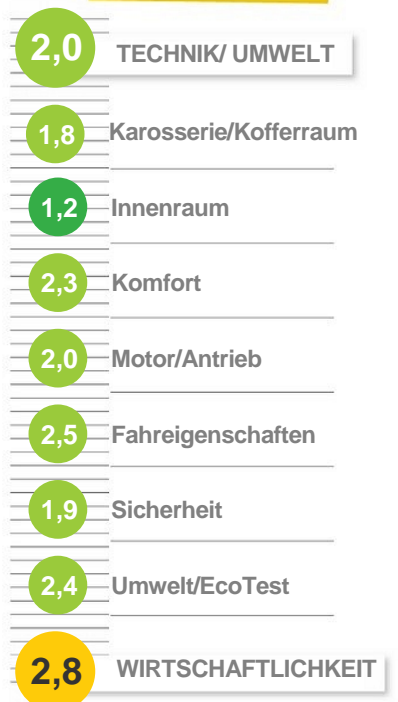
Vom VW Sharan ist der Seat Alhambra wirklich kaum zu unterscheiden. Schließlich stammen sie ja auch aus dem gleichen Konzern und sind fast baugleich. Die entscheidenden Unterschiede liegen in der Ausstattung. Der VW bietet mehrere Luxus-Optionen, die beim Seat nicht erhältlich sind (z. B. adaptives Fahrwerk, Keyless-Access). Ebenso ist dem VW die sechssitzige Variante vorbehalten. Der Seat Alhambra 1.4 TSI Ecomotive Style ist dafür fast 3000 Euro günstiger als der vergleichbar ausgestattete Sharan Highline mit identischer Motorisierung. Verarbeitung und Bedienung des Alhambra sind auf gutem VW-Niveau. Innen- und Kofferraum sowie Ein- und Ausstieg sind praktisch und großzügig bemessen. Der aufgeladene Benzinmotor mit 110 kW/150 PS sorgt für absolut ausreichenden Vortrieb für den großen Van und garantiert günstige Fixkosten. Außerdem erhält er beim ADAC EcoTest vier Sterne. Mit seinen (auf Wunsch elektrischen) Schiebetüren ist der Alhambra eines der praktischsten Familienautos, allerdings nicht gerade das günstigste. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Citroen C8, Ford Galaxy, Peugeot 807, Renault Espace, VW Sharan.

+ gute Verarbeitung, großer, praktischer Kofferraum, bequemer Ein- und Ausstieg, sehr gute Platzverhältnisse, sehr einfache Bedienung, günstige Wartungskosten, hoher Sicherheitsstandard

- großer Wendekreis, mit dritter Sitzreihe kaum Kofferraum



ADAC-URTEIL



1,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,7

Verarbeitung

Der Alhambra ist serienmäßig mit innovativen Conti-Seal-Reifen ausgestattet. Sie sorgen auch bei eingefahrenen Nägeln oder anderen spitzen Gegenständen für uneingeschränkte und anhaltende Mobilität ohne den Reifen zu wechseln. Zumindest verspricht das der Hersteller des Reifens. Langzeiterfahrungen liegen noch nicht vor.

⊕ Der Seat Alhambra überzeugt durch seine hervorragende Verarbeitung bis ins Detail. Schmale und gleichmäßig verlaufende Spaltmaße, leicht schließende Türen und sauber geschweißte Karosserieteile vermitteln einen hochwertigen Eindruck. Das positive Erscheinungsbild setzt sich auch im Innenraum fort. Hier trifft man auf einen soliden und haptisch angenehmen Materialmix. Die Türausschnitte sind von außen gut abgedichtet und gegen Verschmutzung geschützt. Der Motorraum ist nur im vorderen Bereich verschlossen, der mittlere Bereich des Unterbodens ist aber glattflächig verkleidet. Dies reduziert Luftwirbel und somit den Kraftstoffverbrauch. Auf dem Dach können auf einer stabilen Dachreling bis zu 100 kg Gepäck transportiert werden. Die zulässige Zuladung beträgt 680 kg. Seat passt das zulässige Gesamtgewicht ja nach Sitzvariante an. Als Fünfsitzer beträgt das zulässige Gesamtgewicht 2.290 kg und mit der getesteten siebensitzigen Variante 2.480 kg. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Besonders gut: Die Schiebetüre lässt sich bei offenem Tankdeckel nicht öffnen, wodurch eine Kollision und somit Beschädigungen von Tür und Deckel verhindert werden können.

⊖ Während der Vorgänger noch mit Stoßleisten bestückt war, wurde diese beim neuen Modell komplett gestrichen. Weder Stoßfänger noch die Türen sind bei kleinen Parkremplern oder unvorsichtig geöffnete Türen gegen Beschädigungen geschützt. Ein Reserverad ist nicht erhältlich, deshalb hat sich Seat auch gleich Wagenheber und Radmutternschlüssel im Fahrzeug gespart. Ärgerlich für Personen welche zum Beispiel die Sommer-/Winterräder selber wechseln möchten.

2,3

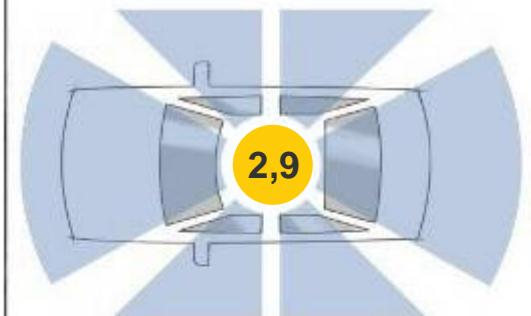
Sicht

⊕ Obwohl der Alhambra mit einer Länge von 4,85 m nicht zu den kompaktesten Modellen gehört, kann er durch seine recht gute Übersichtlichkeit punkten. Das Heck lässt sich aufgrund der steil stehenden und großen Heckscheibe gut abschätzen, vorne stört allerdings die stark abfallende und nicht einsehbare Motorhaube. Der Fahrer hat aufgrund der leicht erhöhten Sitzposition einen guten Überblick auf den Verkehr. Relativ gut schneidet der Van auch bei der Rundumsichtmessung ab.

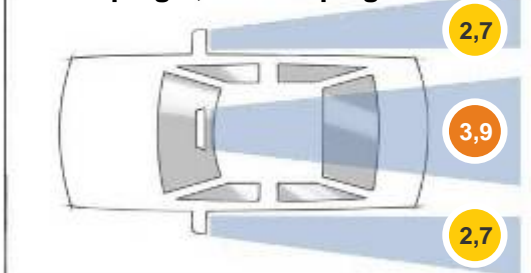


Versenkbare Kopfstützen und schmale Dachsäulen erleichtern die Sicht nach hinten.

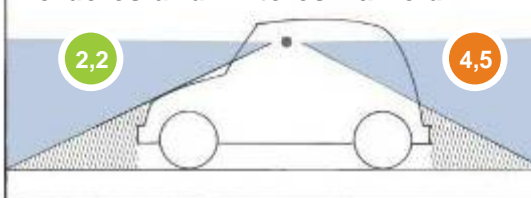
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Die versenkbaren Kopfstützen und die fast senkrecht stehenden und schmalen Dachsäulen schränken die Sicht nicht zu stark ein. Die Außenspiegel sind groß und serienmäßig beheizbar. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Die Sicht im Innenspiegel ist noch akzeptabel, immerhin blendet dieser bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (Serie beim Style). Die im Testwagen verbauten Bi-Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn auch dank des dynamischen Kurvenlichts gut aus. Serienmäßig sind helle Abbiegelichter verbaut. Ebenfalls optional gibt es einen Fernlichtassistenten, welcher über eine Kamera entgegenkommende oder vorausfahrende Fahrzeuge erkennt. Das Fernlicht wird dadurch in jeder passenden Situation automatisch eingeschaltet. So wird eine maximale Einschaltzeit erreicht und zudem eine Blendung des Gegenverkehrs vermieden. Ein Tagfahrlicht ist Serie. Um das Einparken zu erleichtern, gibt es neben Einparksensoren auch eine Rückfahrkamera.

⊖ Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Fensterkante schlecht zu erkennen. Die Scheibenwischerwirkung ist nur zufriedenstellend. Der rechte Wischer ist sehr klein, wodurch im rechten Scheibenbereich ein großer Bereich ungewischt bleibt. Besser wären hier gegenläufige Wischerarme gewesen.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Aufgrund der guten Sitzhöhe und den großen Türen steigt man bequem ein und aus. Nur der zu hohe Schweller stört etwas. Auch hinten ist ein sehr bequemer Zustieg möglich, da die Schiebetüren einen riesigen Einstiegsbereich freigeben und auch in engen Parklücken problemlos geöffnet werden können. Der Zustieg zur optionalen dritten Sitzreihe gestaltet sich nicht zu kompliziert. Die Außensitze der zweiten Reihe lassen sich mit einem Handgriff nach vorn klappen und geben einen zufriedenstellenden Einstiegsbereich frei. Gegen Aufpreis lassen sich die Schiebetüren elektrisch öffnen und schließen. Auch mit der Fernbedienung lassen sich die elektrischen Schiebetüren und die gegen Aufpreis lieferbare elektrische Heckklappe betätigen. Die Türaufhalter sind kräftig genug dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten. Die Schiebetüren sind fest arretiert und fallen nicht versehentlich zu. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden, auch für Personen in der optionalen dritten Sitzreihe (im Testwagen verbaut). Die Scheinwerfer beleuchten beim Verlassen des Fahrzeugs noch für kurze Zeit den Weg.

⊖ Werden die Türen mit der Fernbedienung verriegelt, so ist auch von innen kein Öffnen mehr möglich. Man kann Personen einschließen. Auch bei offenen Türen kann verriegelt werden. Die Gefahr ist groß, dass nach dem Schließen der Türen der Schlüssel im verschlossenen Innenraum liegt.

1,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der sehr große Kofferraum der fünfsitzigen Variante wird durch die dritte Sitzreihe eingeschränkt, da diese im Kofferraumboden versenkt wird. Es stehen aber immer noch großzügige 630 l zur Verfügung (gemessen bis Gepäckraumabdeckung, Fünfsitzer: 755 l). Bei umgeklappten Sitzen erhöht sich das Volumen auf 1120 l (gemessen bis Fensterunterkante, Fünfsitzer: 1245 l).

⊖ Wird die dritte Sitzreihe aufgestellt, findet man dahinter nur noch ein Ladevolumen von mageren 235 l vor.



Das Kofferraumvolumen bei fünf Sitzplätzen ist mit 755 Liter äußerst üppig.

1,6

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schwingt weit auf. Bis 1,86 m kann man aufrecht unter der Klappe stehen. Gegen Aufpreis war im Testwagen eine elektrische Betätigung verbaut. Insgesamt überzeugt der Alhambra durch eine große Heckklappenöffnung und einem sehr gut nutzbaren Kofferraumformat. Die äußere Ladekante liegt mit 66 cm auf niedrigem Niveau. Beim Siebensitzer stört innen keine Ladekante, da die umgeklappten Rücksitze für einen ebenen Ladeboden sorgen. Auch bei komplett umgeklappten Sitzen bleibt der durchgängig ebene Ladeboden bestehen (nicht beim Fünfsitzer).

1,8

Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Alhambra bietet eine gute Kofferraum-Variabilität. Die Sitze der zweiten Sitzreihe lassen sich dreigeteilt umklappen. Der Klappmechanismus lässt sich mit einem Handgriff und kaum Kraftaufwand betätigen. Die Sitzfläche muss dabei nicht extra geklappt werden, da sie beim Umlegen der Lehne automatisch ein Stück abgesenkt wird. Auch die Sitze der optionalen dritten Sitzreihe sind mit einem Handgriff umklappbar. Leider lassen sich die Sitze nicht mehr wie beim Vorgänger komplett ausbauen. Auf das Ablagefach unter dem Kofferraumboden mit ca. 30 l Volumen muss man zwar bei Wahl der dritten Sitzreihe verzichten, es gibt aber noch Fächer in der Seitenwand. Gegen Aufpreis gibt es ein Gepäckraum-Paket, welches Spanngurte und Netze beinhaltet, die an flexiblen Schienen am Kofferraumboden fixiert werden können. Beim Style ist serienmäßig die Beifahrersitzlehne komplett umklappbar.

1,2

INNENRAUM

1,1

Bedienung

⊕ Die ergonomisch und logisch angeordneten Bedienelemente geben kaum Rätsel auf und sorgen schon nach kurzer Zeit für einen guten Bedienkomfort. Sowohl das in Höhe und Neigung einstellbare Lenkrad, als auch die gut angeordneten Pedale und Schalthebel gefallen. Der beleuchtete Lichtschalter ist gut erreichbar und sinnfälliger zu bedienen. Durch ziehen am Schalter werden die Nebelleuchten aktiviert. Licht- und Regensensor sind serienmäßig, einen Fernlichtassistenten gibt es gegen Aufpreis. Der serienmäßige Tempomat ist sehr gut bedienbar und zeigt die vorgewählte Geschwindigkeit im Multifunktionsdisplay an. Die Auto-Hold-Funktion kostet Aufpreis und hindert das Fahrzeug am wegrollen, wenn zum Beispiel am Berg angehalten werden muss. Dadurch wird gleichzeitig auch das Anfahren erleichtert. Die Bedienelemente der Klimaautomatik (Aufpreis) sind in guter Höhe angeordnet und sinnfälliger zu bedienen. Lediglich die schwache Rasterung der Temperatureinstellräder stört. Das Radio liegt in optimaler Höhe, direkt im Sichtfeld des Fahrers. Dadurch lässt es sich auch während der Fahrt gut bedienen. Das im Testwagen verbaute Navigation- und Radiosystem ist dank Touchscreen sehr gut und logisch einstellbar. Der Lautsprecherklang ist auch bei lauter Musik gut. Alle Schalter sind optimal beleuchtet, auch die Innenbeleuchtung ist sehr hell, es gibt sowohl vorne als auch hinten Leseleuchten. Bei geöffneten Türen oder Klappen (auch Motorhaube) wird dies dem Fahrer auf dem Multifunktionsdisplay angezeigt. Das Angebot an Ablagemöglichkeiten fällt großzügig aus. Es gibt sowohl große Türfächer mit Flaschenhalter, als auch Lehnentaschen und kleine ausklappbare Tische an den Rückseiten der Vordersitze.



Der Alhambra präsentiert sich wie sein Konzernbruder VW Sharan im gewohnt nüchternen Innenraumdesign. Verarbeitungsqualität und Funktionalität vermitteln einen ordentlichen und guten Eindruck.

⊖ Es fehlen gut sichtbare Kontrollleuchten für das Fahrlicht und die Nebelscheinwerfer. Die Leuchten sind sehr ungünstig im Lichtschalter untergebracht. Das Handschuhfach ist zwar klimatisiert und beleuchtet, fällt aber gerade für einen Van viel zu klein aus. Alleine mit der Bedienungsanleitung ist das Handschuhfach schon gefüllt.

1,0 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorne ist großzügig bemessen. Während die Beinfreiheit für maximal 2,0 m große Personen ausreichend ist, fällt die Kopffreiheit enorm aus. Dank der großen Fensterflächen und der großen Innenbreite wird ein sehr gutes subjektives Raumgefühl erreicht.

1,6 Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten fühlen sich die Insassen nicht beengt. Ist der Fahrersitz für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinter ihm immer noch 1,96 m große Personen gute Platzverhältnisse vor. Die Kopffreiheit ist hinten zwar nicht ganz so üppig wie vorne, aber für 1,92 m Personen ausreichend. Dank der drei Einzelsitze fühlt man sich nicht beengt. Gegen Aufpreis ist der Alhambra auch mit sieben Sitzplätzen erhältlich. Bei der getesteten siebensitzigen Variante fällt das Raumgefühl zufriedenstellend aus. Sind die Sitze der zweiten Reihe auf 1,85 m Personen eingestellt, findet man in der dritten immer noch eine gute Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit in der dritten Reihe ist aber auf knapp über 1,80 m große Personen limitiert. Beim Siebensitzer findet man im Kofferraum zwei ausklappbare Sitze vor, vorne sind es drei Einzelsitze.



Die Schiebetüren bereiten einen leichten Zutrieb zu den hinteren Sitzplätzen. Personen bis 1,96 m Körpergröße finden ausreichend Platz vor.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Innenraum-Variabilität fällt zwar dank verschiebbarer Einzelsitze gut aus. Der Kunde kann zwischen einer fünf- und siebensitzigen Variante wählen.

2,3 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Die Aufbaubewegungen sind selbst beim Durchfahren von langen Bodenwellen mit Autobahngeschwindigkeit gering. Aber auch kurze Bodenwellen oder Einzelhindernisse wie Querfugen oder Kanaldeckel schluckt das Fahrwerk überraschend gut. Eine Stuckerneigung bei welliger Fahrbahn ist kaum vorhanden. Insgesamt fällt die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven für eine Großraumlimousine akzeptabel aus. Es kann optional ein straffereres Sportfahrwerk oder eine Niveauregulierung für die Hinterachse bestellt werden.

1,9 Sitze

- + Fahrer und Beifahrer können ihre Sitze in der Höhe einstellen. Die gut konturierten Sitzflächen der Vordersitze und der akzeptable Seitenhalt sorgen für einen guten Sitzkomfort. Die Unterstützung im Rückenbereich ist gut und kann durch die in der Höhe und Intensität einstellbaren Lordosenstützen individuell angepasst werden (Beifahrer kann nur Intensität einstellen). Die mit Stoff überzogenen Sitze sorgen auch im Sommer für eine gute Atmungsaktivität. Der Sitzkomfort auf den hinteren Einzelsitzen ist zwar nicht ganz so komfortabel wie vorn, es gibt aber aufgrund der einstellbaren Lehnenneigung und den guten konturierten Lehnen kaum Anlass zur Kritik. Lediglich die etwas zu kurzen Sitzflächen sorgen für eine etwas geringe Oberschenkelunterstützung. Der Abstand der Sitze zum Boden ist dagegen recht angenehm.
- Der Sitzkomfort in der dritten Reihe ist nicht besonders komfortabel. Da der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden sehr gering ausfällt, sitzt man in unbequemer Hockstellung mit nach oben ragenden Knien.

2,1 Innengeräusch

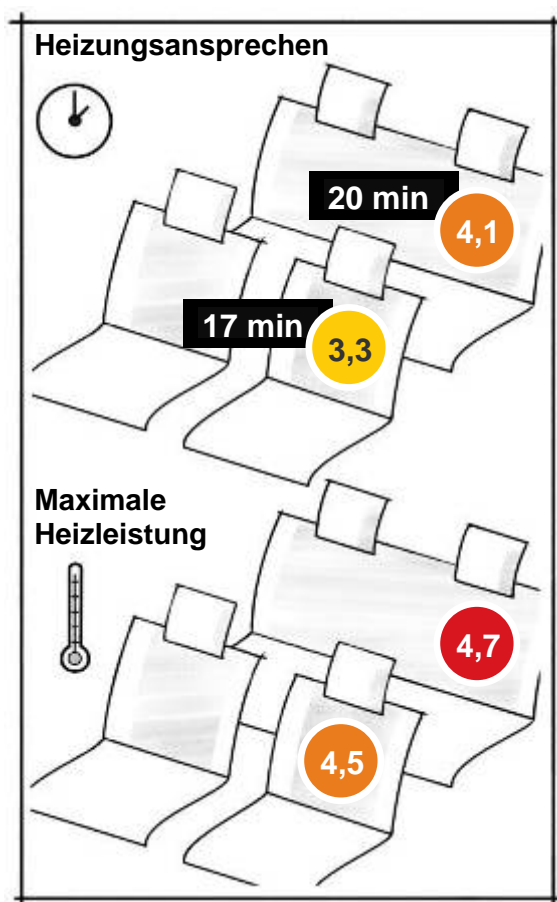
- + Der Geräuschpegel im Innenraum fällt selbst bei hohen Geschwindigkeiten gering aus. Der gemessene Pegel liegt bei 68,7 dB(A). Besonders gering fallen die Fahrgeräusche auf, weder Abrollgeräusche der Reifen noch Poltergeräusche vom Fahrwerk beim Überfahren von groben Schlaglöchern dringen zu den Insassen durch. Auch der Motor zeigt sich kaum präsent, erst bei hohen Drehzahlen wird er etwas lauter. Die Windgeräusche nehmen bei höheren Geschwindigkeiten etwas zu.

2,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)

Vorne spricht die Heizung akzeptabel an, hinten dauert es aber deutlich länger. Um eine Wohlfühltemperatur von 22°C zu erreichen vergehen vorne 17 Minuten, hinten dauert es noch drei Minuten länger. Die maximale Heizleistung ist vorne wie hinten recht mau. Von einem Benziner hätte man trotz des großen Innenraums eine etwas bessere Heizleistung erwartet.

- + Eine manuelle Klimaanlage (Climatic) ist in allen Modellvarianten serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis ist aber auch eine Drei-Zonen Klimaautomatik (Climatronic, im Testwagen vorhanden) erhältlich. Die Temperatur kann für Fahrer, Beifahrer und den hinten Sitzenden separat eingestellt werden. Die Luftverteilung ist individuell einstellbar, für Fahrer und Beifahrer aber nur zusammen. Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum.



Aufwärmzeit von -10°C auf $+22^{\circ}\text{C}$

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen*

Der doppelt aufgeladene (Kompressor/Turbo) Motor mit 1,4 l Hubraum sorgt für zufriedenstellende Fahrleistungen. Auch durch weites ausdrehen des Motors werden nur geringfügig bessere Fahrleistungen erreicht. Die Durchzugskraft im lang übersetzten sechsten Gang lässt spürbar nach. Insgesamt ist der Alhambra mit dem 150 PS starken Motor ausreichend motorisiert.

1,7 Laufkultur

⊕ Der kleine Vierzylinder läuft kultiviert und gibt kaum Vibrationen in den Innenraum weiter. Auch akustisch hält er sich zurück, nur unter Last ist er deutlich zu hören und erst bei sehr hohen Drehzahlen kann er sich etwas Dröhnen nicht mehr ganz verkneifen. Dennoch ein angenehmer Begleiter auch auf langen Strecken.

1,4 Schaltung

⊕ Die Gänge des Sechsgang-Getriebes lassen sich sehr leicht schalten und rasten einwandfrei ein. Auch sehr schnelles Schalten ist problemlos möglich. Die Schaltwege sind dabei angenehm kurz. Der Rückwärtsgang lässt sich stets einfach und ohne Getriebegeräusche einlegen. Eine Gangempfehlung hilft, den passenden, Kraftstoff sparenden Gang zu verwenden.

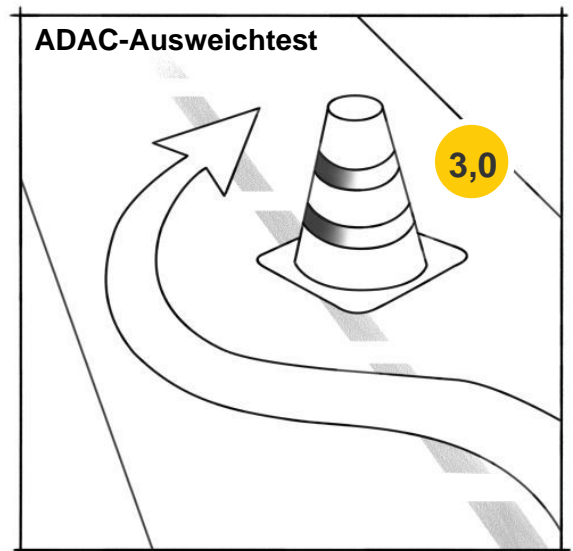
1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen insgesamt gut, für jeden Geschwindigkeitsbereich steht die richtige Schaltstufe zur Verfügung. Der sechste Gang ist sehr lange übersetzt und eigentlich eher als Schongang ausgelegt, was aber durchaus zum Charakter des Fahrzeugs passt und hilft Kraftstoff zu sparen. Nichts desto trotz muss des Öfteren ein Gang zurück geschaltet werden, wenn es leicht bergauf geht.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Das Fahrzeug reagiert gutmutig auf einen plötzlichen Lenkimpuls und bleibt stets beherrschbar. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen den Sharan nicht aus der Ruhe. Der Geradeauslauf ist gut, es sind nur geringe Lenkkorrekturen notwendig. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Van zufriedenstellend ab.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Beim Zurücklenken in die Ausfahrgasse untersteuert das Fahrzeug enorm und ist dann auch kurzzeitig nicht mehr lenkbar. Es besteht aber weder Schleuder- noch Kippgefahr. Die Traktionskontrolle greift bei durchdrehenden Vorderrädern früh und effizient ein.

2,0 Kurvenverhalten

+ Das Kurvenverhalten ist klar untersteuernd und damit sicher ausgelegt. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind für eine Großraumlimousine akzeptabel. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.

2,8 Lenkung*

+ Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an und besitzt eine gute Mittenzentrierung. Das Lenkgefühl bei schnell durchfahrenen Kurven und die Zielgenauigkeit gehen in Ordnung. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren gering, die Übersetzung der Lenkung direkt.

- Der Wendekreis fällt mit 12,6 m selbst für ein Fahrzeug in dieser Klasse sehr groß aus.

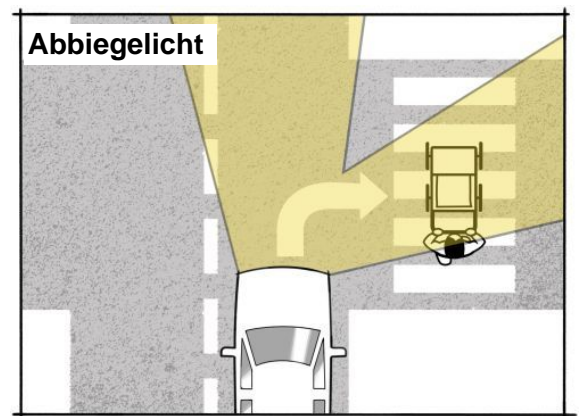
2,6 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt gute bis durchschnittliche 38 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Conti Premium Contact 2 98H in der Größe 225/50 R17). Die Bremsanlage zeigt sich dabei frei von Fading und ist sehr standfest. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit sind sehr gut.

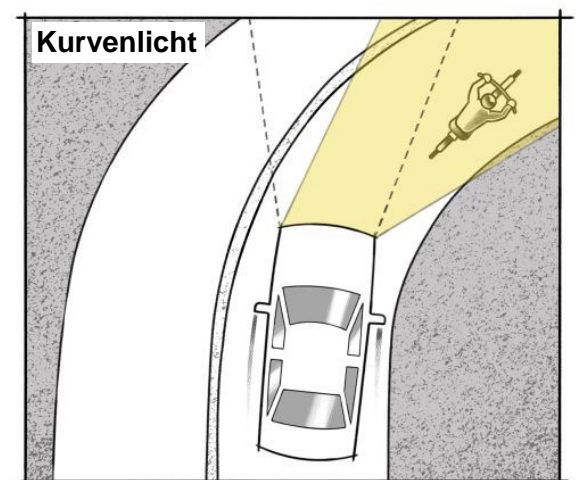
1,9 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Alhambra ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Auch ein Reifendruck-Kontrollsystem ist bei allen Varianten an Bord. Nebelscheinwerfer mit integrierter Abbiegelichtfunktion sind beim Style Serie. Mit den optionalen Xenonscheinwerfern erhält man dynamisches Kurvenlicht. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in erhöhter Frequenz um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Zudem schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Rückleuchten in den vorderen Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen.



Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

- +** Der Seat Alhambra ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Zudem gibt es auf der Fahrerseite einen Knieairbag. Gegen Aufpreis sind auch für den Fond Seitenairbags erhältlich. Beim ADAC-Crashtest erreicht er im Bereich Insassenschutz 34,5 von 36 möglichen Punkten und somit volle fünf Sterne (Test durchgeführt mit dem baugleichen VW Sharan). Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis 1,90 hoch genug, der Abstand zum Kopf ist gering, dadurch können die Kopfstützen bei einem Heckaufprall optimal wirken und schützen vor einem Schleudertrauma. Für die beiden vorderen Insassen gibt es Gurtwarner, auf den hinteren Plätzen wird nur der Anschnallstatus angezeigt. An den stabilen Bügeltürgriffen können im Falle eines Unfalls zur schnellen Rettung hohe Zugkräfte aufgebracht werden.
- Der Kopfstützenabstand der Kopfstützen der zweiten Sitzreihe ist zwar recht gering, jedoch reichen die Kopfstützen nur für kleine Personen bis 1,60 m. Auch die Kopfstützen in der dritten Sitzreihe sind recht niedrig, der Kopfstützenabstand fällt hier etwas zu hoch aus.

1,3 Kindersicherheit

- +** Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Seat im Bereich Kindersicherheit 39 von 49 Punkten (Test durchgeführt mit dem baugleichen VW Sharan). Kindersitze lassen sich auf den drei Sitzplätzen der zweiten Reihe und auf dem Beifahrersitz sehr einfach und stabil befestigen. Alle drei Sitze der zweiten Reihe sind zudem mit Isofix inklusive Ankerhaken ausgestattet. Auch die Sitze der aufpreispflichtigen dritten Sitzreihe sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. Mit den normalen Gurten lassen sich dort Kindersitze aber aufgrund der schlechten Zugänglichkeit und der ungünstigen Gurtenlenkpunkte nur mit Mühe lagestabil befestigen. Die Beifahrerairbags lassen sich mittels eines Schlüsselschalters deaktivieren, dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze transportiert werden. Alle Fenster besitzen einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz, welcher früh eingreift und dadurch Verletzungen verhindert.

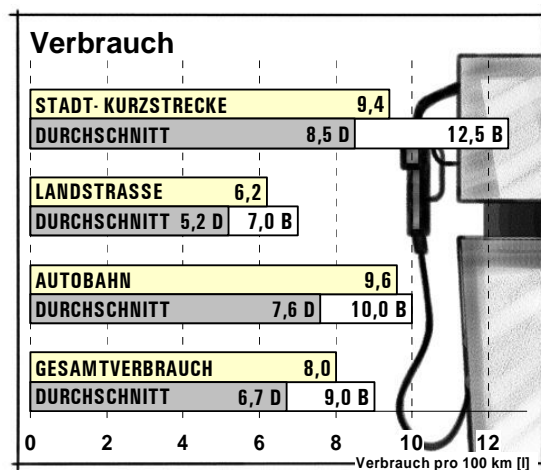
3,3 Fußgängerschutz

Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP bekommt der Alhambra 16 von 36 Punkten (Test mit baugleichem VW Sharan). Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch unzureichend entschärft.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Der Seat Alhambra 1,4 TSI mit 150 PS erreicht mit einem Durchschnittsverbrauch von 8,0 l/100 km ein zufriedenstellendes Ergebnis. Der im ADAC-EcoTest ermittelte CO₂-Ausstoß von 184 g/km reicht für 27 Punkte im Kapitel CO₂. Während der Stadtverbrauch auch dank der gut funktionierenden Start-Stopp-Automatik bei akzeptablen 9,4 l/100 km liegt, fällt der Autobahnverbrauch leicht erhöht aus (9,6 l/100 km). Auf der Landstraße liegt der Verbrauch bei 6,2 l/100 km.



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

1,4

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen niedrig. Der CO-Ausstoß im Autobahnzyklus zeigt sich zwar etwas erhöht, trotzdem werden sehr gute 46 Punkte bei den Schadstoffen erreicht. Das reicht im Gesamtergebnis des ADAC-EcoTest für 73 Punkte und damit vier Sterne.

2,8

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,8

Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der mäßige Verbrauch in Kombination mit Superkraftstoff sorgt für ein noch akzeptables Ergebnis bei den Betriebskosten.

1,2

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Seat Alhambra besitzt eine fahrabhangige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,4 Liter-Turbo Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Seat verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Die Ausgaben für den Reifenersatz sind günstig. Die Preise für die Werkstattstundensatze bewegen sich noch auf relativ niedrigem Niveau. Zudem gewährt Seat eine zweijährige Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,4

Wertstabilität*

⊕ Dem praktischen Van wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Er hat zwar nicht das vergleichbare Ansehen wie der baugleiche VW Sharan, trotzdem wird er auf dem Gebrauchtwagenmarkt ein gesuchtes Objekt werden.

3,3

Kosten für Anschaffung*

Der Seat Alhambra 1.4 TSI Ecomotive Style hat einen Grundpreis von 29.850 € und liegt damit fast 3.000 € unter dem Grundpreis des vergleichbaren VW Sharan in Highline-Ausstattung. Der VW bietet allerdings in der Aufpreisliste mehr Optionen als der Seat und wird auch den besseren Restwertverlauf haben.

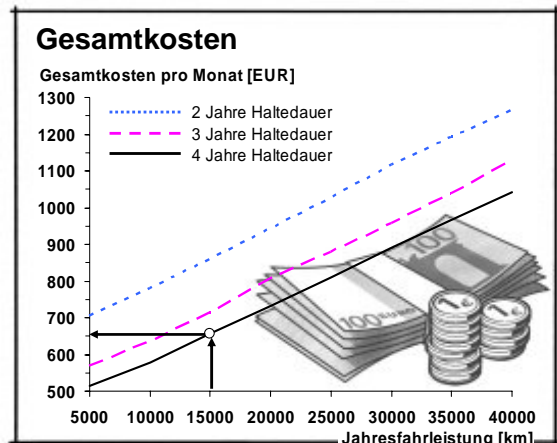
2,1

Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten sind gering. Die Kfz-Kaskoversicherung ist günstig und für die Kfz-Steuer werden jährlich gerade mal 122 € fällig. Nur die Kfz-Haftpflichtklasse liegt im Mittelfeld.

3,0 Monatliche Gesamtkosten*

Günstigen Fix- und Wartungskosten stehen doch beachtliche Beträge für die Betriebskosten und den absoluten Wertverlust gegenüber. So erhält der Seat Alhambra nur eine durchschnittliche Bewertung der monatlichen Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 656 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI Ecomotive	2.0 TSI Ecomotive	2.0 TDI Ecomotive	2.0 TDI Ecomotive
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	110(150)	147(200)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	240/1500	280/1700	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	10,7	8,3	10,9	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	221	194	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,0 S	9,2 S	5,9 D	6,2 D
CO2 [g/km]	167	196	143	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/17	18/20/21	18/19/21	18/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	122	192	236	254
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	628	756	589	622
Preis [Euro]	27.500	34.150	29.450	30.950

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE


4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1390 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R16
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,45 m
Höchstgeschwindigkeit	197 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,4/ 6,2/ 9,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	167g/km / 184g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4854/1904/1720 mm
Leergewicht/Zuladung	1800 kg/680 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	630 l/1120 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	875 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	162 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	78 Euro
Monatlicher Wertverlust	370 Euro
Monatliche Gesamtkosten	655 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/17
Grundpreis	29.850 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Seat Alhambra 1.4 TSI Ecomotive Style

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nicht für 1.4 TSI)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Technologie-Paket 1)	620 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	915 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (Technologie-Paket 1)	620 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	915 Euro ^o

INNEN

3. Sitzreihe	ab 1.440 ^o
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/290 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	760 Euro ^o
Knieairbag(Fahrer)	Serie
Navigationssystem (Technologie-Paket 2)	ab 1.050 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	770 Euro
Lackierung Metallic	560 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Sport-Paket)	1.900 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	1,8	Fahreigenschaften	2,5
Verarbeitung	1,7	Fahrstabilität	2,7
Sicht	2,3	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,0	Lenkung*	2,8
Kofferraum-Volumen*	1,1	Bremse	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,6	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Variabilität	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Innenraum	1,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	1,1	Kindersicherheit	1,3
Raumangebot vorne*	1,0	Fußgängerschutz	3,3
Raumangebot hinten*	1,6	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	2,5	Verbrauch/CO ₂ *	3,3
Komfort	2,3	Schadstoffe	1,4
Federung	2,3		
Sitze	1,9	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,8
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	3,8
Klimatisierung	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,2
Motor/Antrieb	2,0	Wertstabilität*	2,4
Fahrleistungen*	2,8	Kosten für Anschaffung*	3,3
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	2,1
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	3,0
Getriebeabstufung	1,8		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest