



Seat Alhambra 2.0 TDI Ecomotive Reference

Fünftürige Großraumlimousine der Mittelklasse
(85 kW / 115 PS)

Vom VW Sharan ist der Seat Alhambra kaum zu unterscheiden, stammen sie doch aus dem gleichen Konzern und sind fast baugleich. Die Unterschiede liegen in der Ausstattung. Der VW bietet mehrere Luxus-Optionen, die beim Seat nicht erhältlich sind (z. B. adaptives Fahrwerk, Keyless-Access). Der Seat ist zudem deutlich günstiger als sein deutscher Bruder. Allerdings hat der VW auch ein besseres Image und deswegen einen geringeren Wertverlust. Verarbeitung und Bedienung des Alhambra sind auf gutem VW-Niveau. Innen- und Kofferraum sowie Ein- und Ausstieg sind praktisch und großzügig bemessen. Der 2.0-Liter-Dieselmotor mit 85 kW/115 PS läuft sehr sparsam, wirkt aber, vor allem in den oberen Gängen, etwas müde. In der Reference-Ausstattung fehlen viele praktische Ausstattungsdetails. Dabei ist er nur gut 2000 € günstiger als mit Style-Ausstattung. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Citroen C8, Ford Galaxy, Peugeot 807, Renault Espace, VW Sharan.

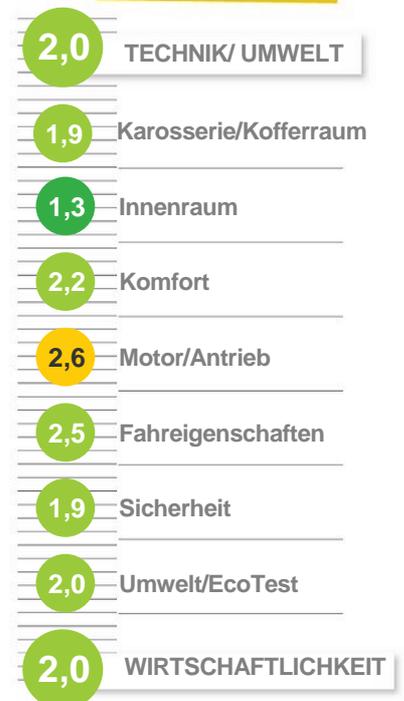
+ gute Verarbeitung, großer, praktischer Kofferraum, sehr gute Platzverhältnisse, sehr einfache Bedienung, hoher Sicherheitsstandard, geringer Wertverlust, günstiger Unterhalt

- großer Wendekreis, mit dritter Sitzreihe kaum Kofferraum, mäßige Fahrleistungen, eingeschränkte Auswahl an Zusatzausstattung

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL



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 vollständig verschlossen und der mittlere Bereich des Unterbodens ist 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 675 kg. Seat passt das zulässige Gesamtgewicht je nach Sitzvariante an. Als Fünfsitzer ist das zulässige Gesamtgewicht geringer als in der getesteten siebensitzigen Variante. 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.

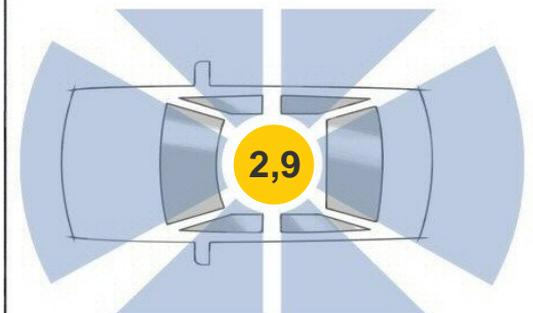
- Weder Stoßfänger noch die Türen sind bei kleinen Parkreplern oder unvorsichtig geöffnete Türen gegen Beschädigungen geschützt. Ein Reserverad ist nicht erhältlich, deshalb hat sich Seat auch gleich Wagenheber und Radmutterenschlüssel im Fahrzeug gespart. Ärgerlich für Personen welche zum Beispiel die Sommer-/Winterräder selber wechseln möchten.

+ 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. Die versenkbaren Kopfstützen und die fast senkrecht stehenden und schmalen Dachsäulen schränken die Sicht nicht zu stark ein.

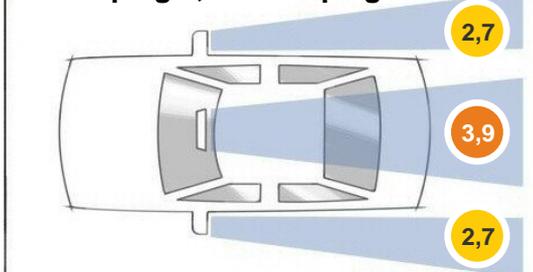


Versenkbare Kopfstützen und schmale Dachsäulen erleichtern die Sicht nach hinten.

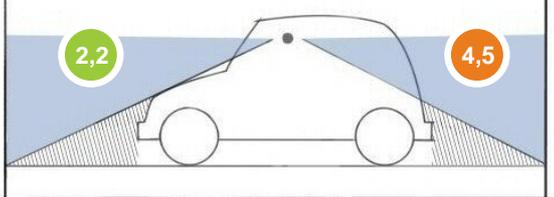
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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 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. Optional sind helle Abbiegelichter verbaut. Das Tagfahrlicht ist Serie. Um das Einparken zu erleichtern, gibt es gegen Aufpreis Einparksensoren.

➖ 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. Xenonscheinwerfer, Kurvenlicht und der praktische Parklenkassistent sind der höheren Ausstattungsvariante Style vorbehalten.

2,1 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. 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).

➖ 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.

0,6 Kofferraum-Volumen*

➕ Das Volumen des sehr großen Kofferraums 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.

1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

➕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schwingt weit auf. Bis 1,86 m kann man aufrecht unter der Klappe stehen. 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).

1,7 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. Die Beifahrersitzlehne ist komplett umklappbar.

1,3 INNENRAUM

1,3 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. Der optionale 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. 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 kleine ausklappbare Tische an den Rückseiten der Vordersitze.

⊖ 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.



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

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 Zutieg 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.

2,2 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Das Fahrwerk ist sehr komfortabel ausgelegt. 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 eine Niveauregulierung für die Hinterachse bestellt werden.

2,0 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 Lordosenstützen individuell angepasst werden (nur Intensität einstellbar). 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.

1,6 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum fällt selbst bei hohen Geschwindigkeiten gering aus. Der gemessene Pegel liegt bei 66,4 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. Er ist zwar etwas knurrig, hält sich aber dezent im Hintergrund. Die Windgeräusche nehmen bei höheren Geschwindigkeiten etwas zu.

2,5 Klimatisierung

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

Vorne spricht die Heizung akzeptabel an, hinten dauert es etwas länger. Um eine Wohlfühltemperatur von 22° C zu erreichen vergehen vorne 17 Minuten, hinten dauert es zwei Minuten länger.

⊕ 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.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

4,2 Fahrleistungen*

Der 2,0-Liter-Dieselmotor mit 85 kW/115 PS stellt die Basismotorisierung im Alhambra dar. Und tatsächlich sind die Fahrleistungen überschaubar. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Van in 9,1 Sekunden.

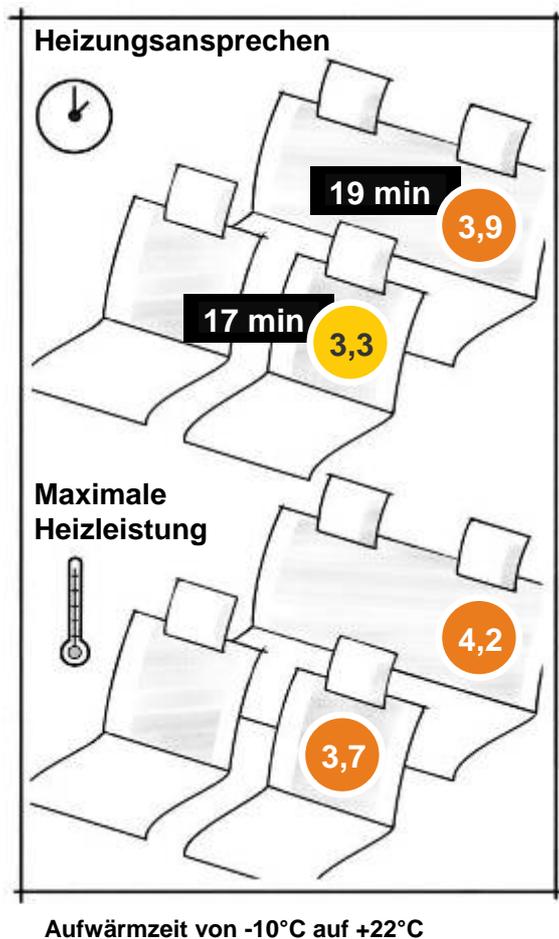
⊖ Bei den Elastizitätsmessungen zeigt sich der große Seat nicht sehr durchzugsstark. Vor allem im fünften und im sechsten Gang wird das Beschleunigen zum Geduldsspiel.

2,5 Laufkultur

⊕ Die Vierzylinder-Diesel läuft weitgehend vibrationsfrei. Auch akustisch hält er sich vornehm zurück. Brummen oder Dröhnen wird im Innenraum kaum wahr genommen.

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.

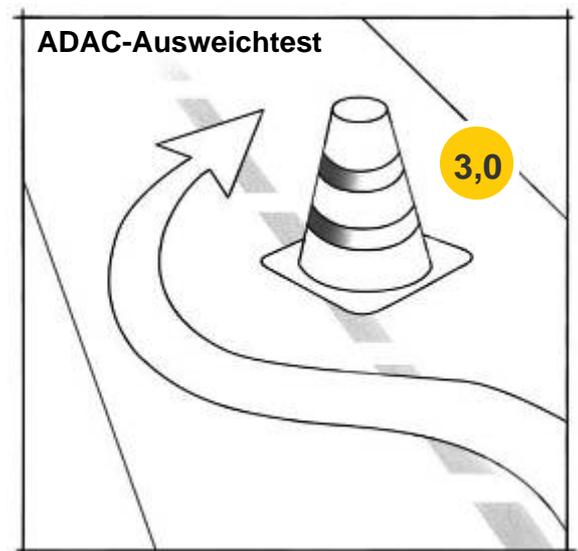
1,8 Getriebeabstufung

+ 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

2,6 Fahrstabilität

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



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.

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.

2,5 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 95H der Größe 215/60 R16). Die Bremsanlage zeigt sich dabei frei von Fading und ist sehr standfest. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit sind sehr gut.

1,9

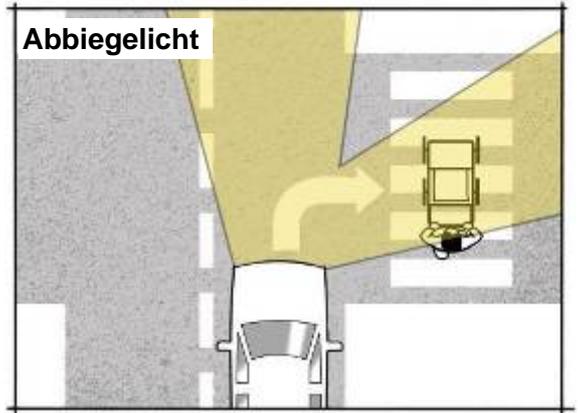
SICHERHEIT

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 gibt es gegen Aufpreis. 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.

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 Gurtanlenkpunkte 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.

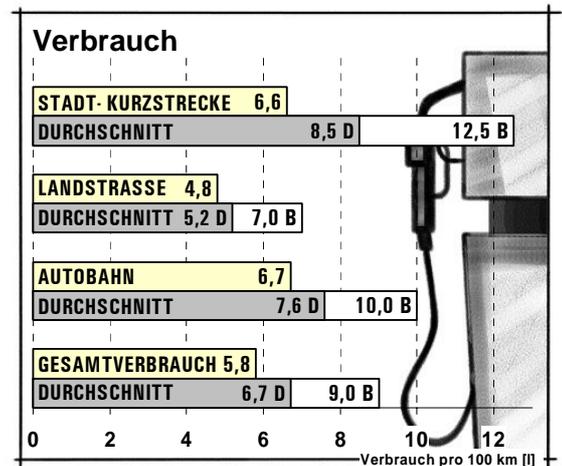
3,3 Fußgängerschutz

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.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂*

+ Der Seat Alhambra 2.0 TDI mit 85 kW/115 PS erreicht mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,8 l/100 km ein gutes Ergebnis. Der im ADAC-EcoTest ermittelte CO₂-Ausstoß von 153 g/km reicht für 36 Punkte im Kapitel CO₂. Während der Stadtverbrauch auch dank der gut funktionierenden Start-Stopp-Automatik bei 6,6 l/100 km liegt, beträgt der Autobahnverbrauch 6,7 l/100 km. Auf der Landstraße liegt der Verbrauch bei 4,8 l/100 km.



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

1,6 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen niedrig. Beim ADAC EcoTest bekommt der Alhambra für seinen geringen Schadstoffausstoß 44 Punkte, was in Kombination mit den CO₂-Punkten zu insgesamt 80 Punkten und somit vier Sternen führt.

2,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,1 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der geringe Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff beschert dem Seat günstige Betriebskosten.

1,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Seat Alhambra besitzt eine fahrabhängige 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 2,0-Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 210.000 km gewechselt werden muss.

+ Seat verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Die Preise für die Werkstattstundensätze bewegen sich noch auf relativ niedrigem Niveau.

1,5 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.

2,6 Kosten für Anschaffung*

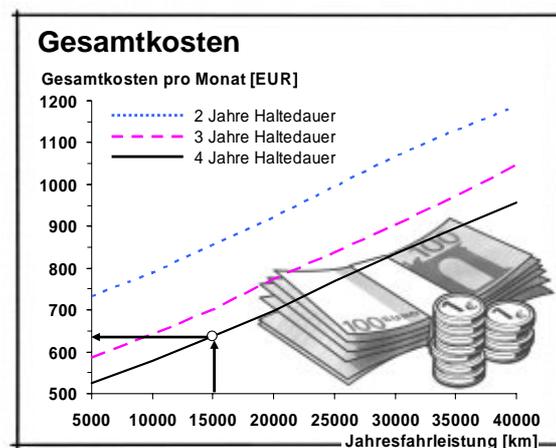
Der Seat Alhambra 2.0 TDI Ecomotive Reference hat einen Grundpreis von 29.250 € und stellt somit eine kostengünstige Alternative zum VW Sharan dar. Der Seat lässt sich aber nicht so reichhaltig ausstatten als der deutsche Van. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen müssen Optionen im Wert von 2.450 € zusätzlich geordert werden.

3,2 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen im Mittelfeld. Leider ist die Haftpflichtversicherung sehr teuer, wodurch man sich über die günstige Vollkaskoversicherung nicht mehr richtig freuen kann. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 236 € fällig.

1,8 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Unterhaltskosten sind gering, daran können auch die nur durchschnittlichen Fixkosten nichts ändern. Sowohl Betriebs- als auch Werkstatt- und Reifenkosten zeigen sich erschwinglich, der Wertverlust ist niedrig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 637 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	2.0 TDI Ecomotive
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	110(150)	147(200)	85(115)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	240/1500	280/1700	280/1750	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	10,7	8,3	12,6	10,9	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	221	183	194	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,0 S	9,2 S	5,8 D	5,9 D	6,2 D
CO2 [g/km]	167	196	143	143	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/17	18/19/21	18/18/21	18/18/21	18/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	122	192	236	236	254
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	681	848	637	645	680
Preis [Euro]	27.950	35.000	29.250	30.100	31.600

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	85 kW (115 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	CS205/60R16
Reifengröße (Testwagen)	215/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,45/12,65 m
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	9,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,6/ 4,8/ 6,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	143g/km / 153g/km
Innengeräusch 130km/h	66dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4854/1904/1720 mm
Leergewicht/Zuladung	1845 kg/675 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	630 l/1120 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1205 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	124 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	373 Euro
Monatliche Gesamtkosten	637 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/21
Grundpreis	29.250 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Lifestyle-Paket)	620 Euro°
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
elektronische Dämpferkontrolle	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	480 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	190 Euro°
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

3. Sitzreihe	ab 750°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/290 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	825 Euro°
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	820 Euro
Lackierung Metallic	580 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	1,9	Fahreigenschaften	2,5
Verarbeitung	1,7	Fahrstabilität	2,6
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,1	Lenkung*	2,8
Kofferraum-Volumen*	0,6	Bremse	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Variabilität	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Innenraum	1,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	1,3	Kindersicherheit	1,3
Raumangebot vorne*	1,0	Fußgängerschutz	3,3
Raumangebot hinten*	1,6	Umwelt/EcoTest	2,0
Innenraum-Variabilität	2,5	Verbrauch/CO2*	2,4
Komfort	2,2	Schadstoffe	1,6
Federung	2,2		
Sitze	2,0	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,0
Innengeräusch	1,6	Betriebskosten*	2,1
Klimatisierung	2,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,8
Motor/Antrieb	2,6	Wertstabilität*	1,5
Fahrleistungen*	4,2	Kosten für Anschaffung*	2,6
Laufkultur	2,5	Fixkosten*	3,2
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	1,8
Getriebeabstufung	1,8		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen