



Seat Alhambra 2.0 TDI Ecomotive Style Allrad

Fünftürige Großraumlimousine der Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Der mit dem VW Sharan fast baugleiche Seat Alhambra steht dem Volkswagen sowohl technisch als auch qualitativ in nichts nach. Unterschiede findet man nur im Detail. Bei der Sonderausstattung wurde dagegen gespart. So gibt es einige im Sharan erhältliche Optionen nicht für den Seat (z.B. adaptives Fahrwerk, schlüsselloser Zugang, großes Navigationssystem). Trotzdem hat der Alhambra im Vergleich zum Konzernbruder nicht an Praktikabilität verloren: Große Schiebetüren (auf Wunsch auch elektrisch), ein üppiger Kofferraum und gegen Aufpreis eine dritte Sitzreihe sind nur einige erwähnenswerte Details. Bei der Motorwahl ist man mit dem 2,0 TDI (140 PS) bestens bedient. Die Fahrleistung ist ausreichend und der Verbrauch hält sich im Rahmen. Der optionale Allradantrieb sorgt dabei auch abseits befestigter Straßen für genügend Traktion - einen Geländewagen macht er aus dem Alhambra aber nicht. Die getestete Variante bietet für 34.900 Euro eine vernünftige Serienausstattung und ist damit rund 1.000 Euro günstiger als ein vergleichbarer Sharan

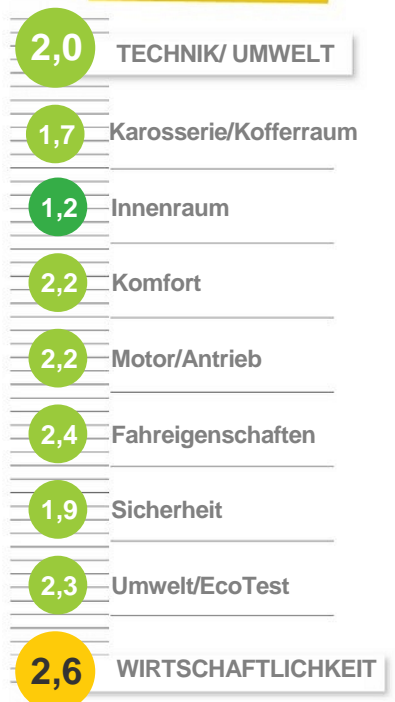
Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Ford Galaxy, Opel Zafira Tourer, Peugeot 807, Renault Espace, VW Sharan.

- +** gute Verarbeitung, großer, praktischer Kofferraum, sehr gute Platzverhältnisse, sehr einfache Bedienung, hoher Sicherheitsstandard, geringer Wertverlust
- großer Wendekreis, Allrad und Automatik nicht kombinierbar

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 610 kg. Seat passt das zulässige Gesamtgewicht je nach Sitzvariante an. Als Fünfsitzer ist das zulässige Gesamtgewicht geringer als in der 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 Radmutternschlüssel 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. 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 geradeso noch akzeptabel, immerhin blendet dieser bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (Serie beim Style). Die im Testwagen verbauten Bixenon-Scheinwerfer 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. Wer es ganz komfortabel möchte, kann auf einen Parklenkassistenten zurückgreifen.



Versenkbare Kopfstützen und schmale Dachsäulen erleichtern die Sicht nach hinten.

Dieser vermisst während der Vorbeifahrt die seitlichen Parklücken und zeigt dem Fahrer geeignete Lücken an. Auf Knopfdruck lenkt der Alhambra dann selbsttätig in die Lücke - es muss nur noch Gas und Bremse bedient werden. Das System funktioniert auch bei engen Parklücken recht gut und stellt eine echte Erleichterung für Personen dar, welche Probleme beim Abschätzen einer Parklücke oder beim Einfahren in eine Lücke haben.

⊖ 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 die aus dem Vorgängermodell bekannten, gegenläufigen 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 die Schiebetüren problemlos geöffnet werden können. Gegen Aufpreis lassen sich die Schiebetüren elektrisch öffnen und schließen. Mit der Fernbedienung lassen sich auch 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. Auch 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 (nicht im Testwagen verbaut). Die Scheinwerfer beleuchten beim Verlassen des Fahrzeug noch für kurze Zeit den Weg.

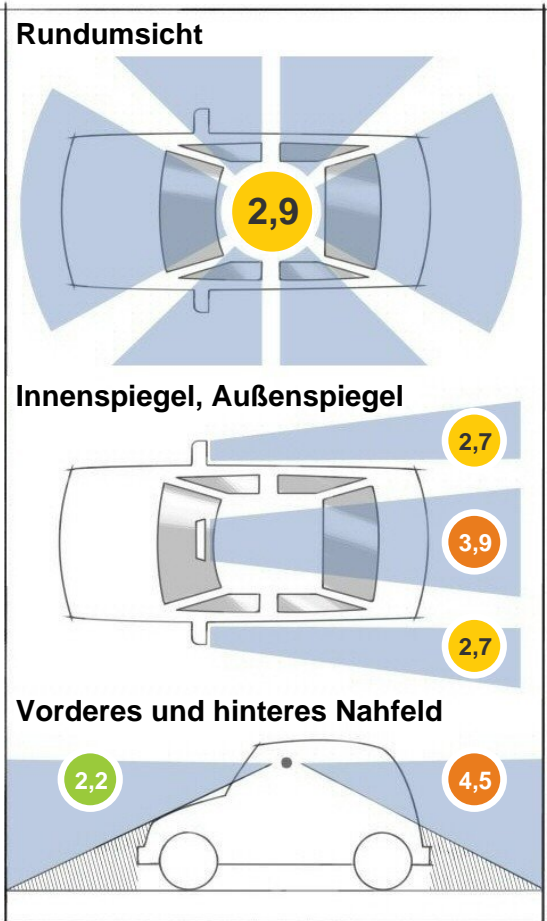
⊖ Man kann Personen einschließen. Auch bei offenen Türen kann verriegelt werden. Die Gefahr ist groß, dass nach dem Schließen der Türen der Schlüssel im verschlossenen Innenraum liegt.

0,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum fällt riesig aus. Ohne die optionale dritte Sitzreihe, welche im Testwagen nicht verbaut war, stehen 765 l zur Verfügung (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Bei umgeklappten Sitzen erhöht sich das Volumen auf 1255 l (gemessen bis Fensterunterkante).

1,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die elektrische Heckklappenbetätigung sorgt für komfortables Öffnen und Schließen der Klappe auf Knopfdruck, kostet aber leider Aufpreis.



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.



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

Insgesamt überzeugt der Alhambra durch eine große Heckklappenöffnung und einem sehr gut nutzbaren Kofferraumformat. Die äußere Ladekante liegt mit 66 cm auf gutem Niveau. Innen stört nur eine kleine Bordwand, welche bei Wahl der dritten Sitzreihe aber komplett eben wäre, da dann die umgeklappten Rücksitze für einen ebenen Ladeboden sorgen würden. Es würde dann auch bei umgeklappten Rücksitzen keine Stufe mehr stören.

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. Ablagen gibt es im Kofferraum genügend. Neben einem großen Fach mit ca. 30 l Volumen unter dem Kofferraumboden findet man auch Fächer in der Seitenwand. Gegen Aufpreis gibt es ein Gepäckraum-Paket, welches Spanngurte und Netze beinhaltet, die an flexiblen Schienen fixiert werden können. Die Beifahrersitzlehne ist komplett umklappbar.

1,2 INNENRAUM

1,2 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 sinnfällig zu bedienen. Durch ziehen am Schalter werden die Nebelleuchten aktiviert. Licht- und Regensensor sind serienmäßig, einen Fernlichtassistenten gibt es gegen Aufpreis. 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 sinnfällig 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. Das im Testwagen verbaute Navigation- und Radiosystem ist dank Touchscreen sehr gut und logisch einstellbar. 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.

1,7 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 (nicht im Testwagen verbaut).



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

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Innenraum-Variabilität fällt 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.

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 Lordosenstützen individuell angepasst werden (Fahrerseite el. in Höhe und Intensität, Beifahrerseite 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.

1,9 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum fällt selbst bei hohen Geschwindigkeiten gering aus. Der gemessene Pegel liegt bei 67,6 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, sind aber stets unaufdringlich.

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 Klimautomatik (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.

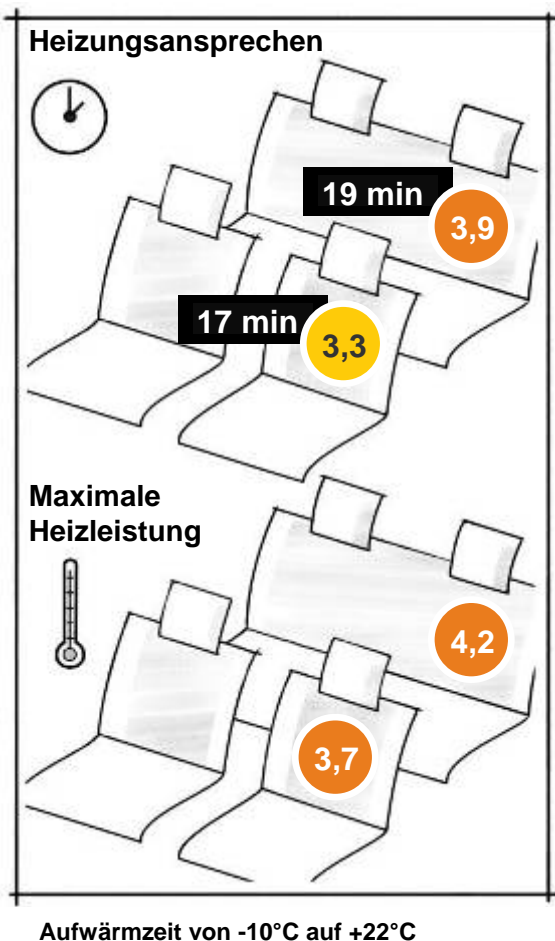
2,2 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen*

Der 140 PS TDI Motor sorgt im rund 1,9 t schweren Alhambra mit Allradantrieb für akzeptable Fahrleistungen. Die Elastizität des Motors ist gut. Nur im lang übersetzten sechsten Gang lässt die Kraft dann doch deutlich nach.

2,5 Laufkultur

⊕ Beim Kaltstart und im Stand sind deutlichere Vibrationen spürbar, insgesamt ist die Laufkultur des Diesel-Motors aber dank moderner Common-Rail-Technik recht gut, geringe Brummfrequenzen sind nur bei niedrigen Drehzahlen vorhanden.



1,4 Schaltung

⊕ Die Gänge des Sechs-Gang-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.

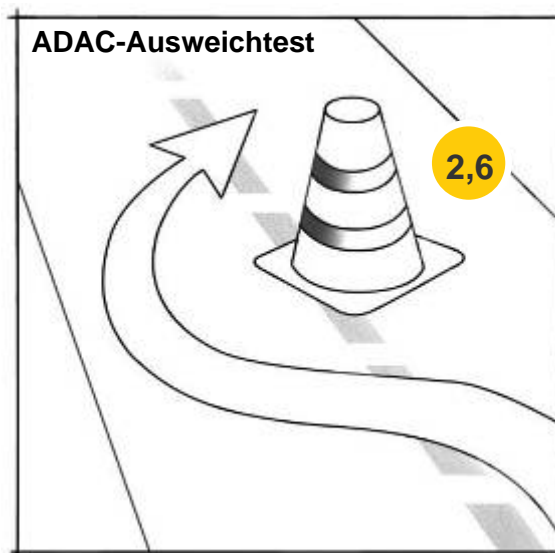
1,0 Getriebeabstufung

⊕ 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.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 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 mit Allradantrieb gut bis zufriedenstellend ab. Das Fahrzeug fährt sich mit Allrad etwas sicherer als mit reinem Frontantrieb. Beim Zurücklenken in die Ausfahrgasse ist deutliches aber unkritisches untersteuern vorhanden. Es besteht weder Schleuder- noch Kippgefahr. Der Allradantrieb sorgt stets für optimale Traktion auf jedem Untergrund.



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.

1,9 Kurvenverhalten

⊕ Das Kurvenverhalten ist klar untersteuernd und damit sicher ausgelegt. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind für eine Großraumlimousine akzeptabel. Gefährliche Lastwechselreaktionen sind so gut wie nicht 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 98H 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.

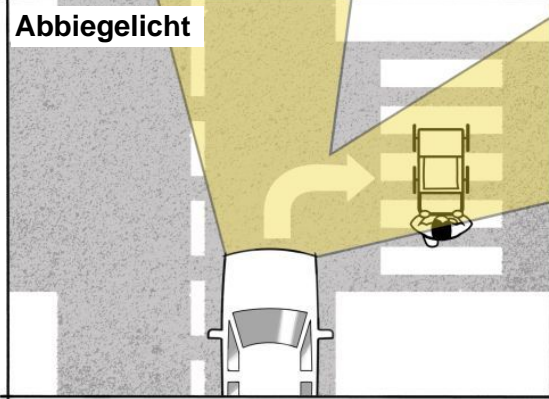
1,9 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

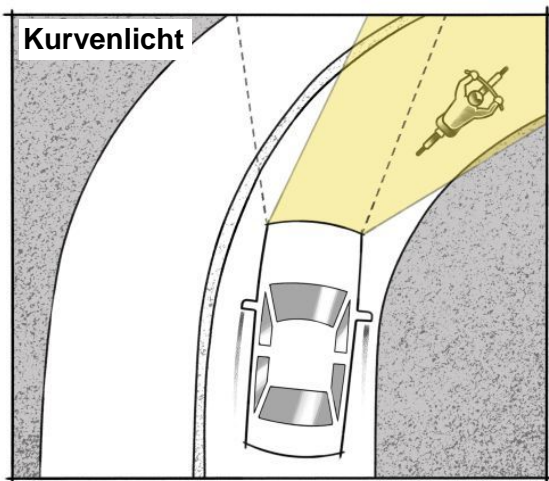
⊕ Der Alhambra ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Auch ein Reifendruck-Kontrollsystem ist bei allen Varianten an Bord. Nebelscheinwerfer mit integrierter Abbiegelichtfunktion sind beim Style Serie. Wählt man die aufpreispflichtigen Xenonscheinwerfer, gibt es anstatt der in den Nebelscheinwerfern integrierten Abbiegelichtfunktion extra Abbiegeluchten, welche den seitlichen Bereich noch besser ausleuchten. Zudem beinhalten die Xenonscheinwerfer dynamisches Kurvenlicht. Gegen Aufpreis gibt es auch einen Spurhalteassistenten. 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.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

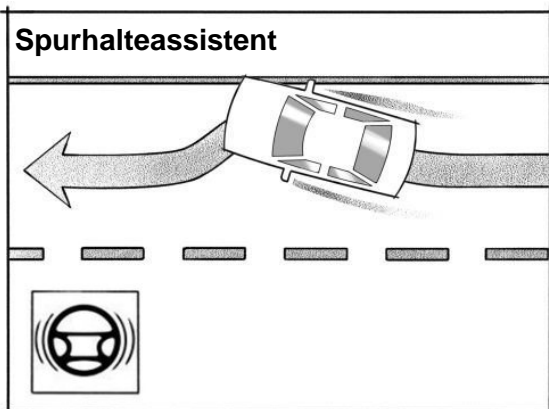
⊕ Der Seat Alhambra ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Zudem gibt es auf der Fahrerseite einen Knieairbag. Gegen Aufpreis sind auch für den Fond Seitenairbags erhältlich. Beim ADAC-Crashtest erreicht er im Bereich Insassenschutz 34,5 von 36 möglichen Punkten 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 (optional). An den stabilen Bügeltürgriffen können im Falle eines Unfalls zur schnellen Rettung hohe Zugkräfte aufgebracht werden.



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.



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



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

– Der Kopfstützenabstand der Kopfstützen der zweiten Sitzreihe ist zwar recht gering, jedoch reichen die Kopfstützen nur für kleine Personen bis 1,60 m.

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. 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.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

Der Seat Alhambra 2.0 TDI Allrad mit 140 PS erreicht mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,3 l/100 km ein zufriedenstellendes Ergebnis. Der im ADAC-EcoTest ermittelte CO₂-Ausstoß von 168 g/km reicht für 31 Punkte im Kapitel CO₂. Während der Stadtverbrauch auch dank der gut funktionierenden Start-Stopp-Automatik bei 7,3 l/100 km liegt, beträgt der Autobahnverbrauch 7,3 l/100 km. Auf der Landstraße liegt der Verbrauch bei 5,2 l/100 km.

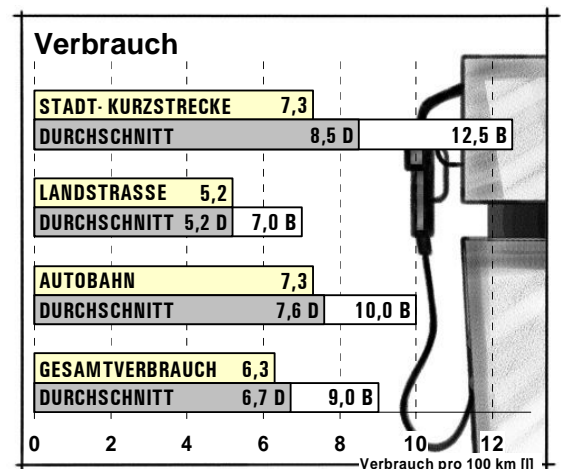
1,6 Schadstoffe

+ 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 75 Punkten und somit vier Sternen führt.

2,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,4 Betriebskosten*

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



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

2,2 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 Zahnriemen muss nur alle 210.000 km ersetzt werden.

+ Die Preise für die Werkstattstundensätze bewegen sich noch auf relativ niedrigem Niveau. Die zeitgemäß langen Inspektionsabstände bedeuten weniger Werkstattaufenthalte. Seat verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige Verschleißteile, die ebenfalls zur Kosteneinsparung beitragen. Seat gewährt eine zweijährige Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Intervall-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich.

1,2 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.

3,6 Kosten für Anschaffung*

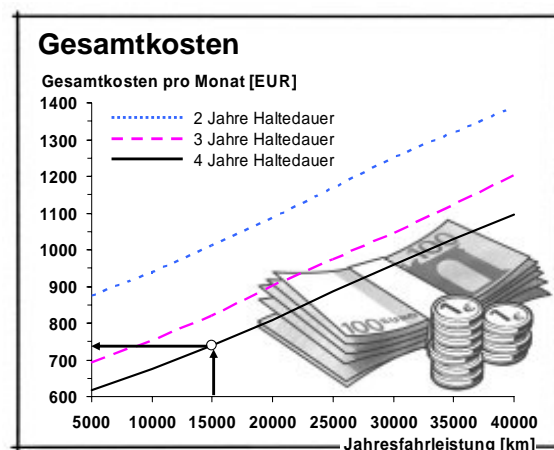
Der Seat Alhambra 2.0 TDI Ecomotive Allrad liegt in der Ausstattung Style bei einem Grundpreis von 34.900 Euro. Der weitgehend baugleiche Sharan mit vergleichbarer Ausstattung ist rund 1.000 Euro teurer. Der Seat lässt sich zwar nicht so reichhaltig ausstatten als der deutsche Van, bietet aber insgesamt eine akzeptable Grundausstattung und gegen Aufpreis sowohl sinnvolle Assistenzsysteme wie auch eine dritte Sitzreihe.

3,6 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 288 Euro fällig.

2,6 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Unterhaltskosten liegen im besseren Mittelfeld dieser Fahrzeugklasse. Sowohl Betriebs- als auch Werkstatt- und Reifenkosten zeigen sich erschwinglich, der Wertverlust ist niedrig. Der recht hohe Anschaffungspreis und die nicht ganz günstigen Fixkosten trüben dagegen das Gesamtbild etwas.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 740 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]	142	212	256	256	274
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	688	857	644	652	688
Preis [Euro]	28.400	35.550	29.700	30.550	32.100

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-Haftpf.
 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	103 kW (140 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	CS215/60R16
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,55/11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/ 5,2/ 7,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km / 168g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4854/1904/1720 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2085 mm
Leergewicht/Zuladung	1920 kg/610 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	765 l/1255 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2400 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1110 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	133 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	95 Euro
Monatlicher Wertverlust	459 Euro
Monatliche Gesamtkosten	741 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/21
Grundpreis	34.900 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 2.0 TDI Ecomotive Style Allrad

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verkehrsschilderkennung (Multifunktion-Kamera)	455 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb (nicht i.V. mit DSG)	1.950 Euro ^o
Automatikgetriebe (nicht i.V. mit Allrad)	2.050 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	105 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.065 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (SEAT Sound System3.0)	435 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Multifunktion-Kamera)	455 Euro
Tempomat	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.065 Euro ^o

INNEN

3. Sitzreihe	ab 760
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/295 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/840 Euro ^o
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem (Technologie-Paket II)	1.065 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	835 Euro
Lackierung Metallic	590 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Sport-Paket)	1.310 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest