



Seat Alhambra 2.0 TDI Start&Stop Style DSG (DPF)

Fünftürige Großraumlimousine der Mittelklasse
(130 kW / 177 PS)

In der Zwischenzeit hat sich der Alhambra neben dem baugleichen VW Sharan zum zweiten Platzhirsch unter den Mittelklasse-Vans entwickelt. Für die praktische Großraumlimousine interessiert sich ein großer Kundenkreis, doch so mancher schreckt vor dem hohen Kaufpreis zurück, auch wenn der Alhambra etwas weniger als der Sharan kostet. Das Konzept ist absolut stimmig. Nicht nur, dass der Familienvan üppige Platzverhältnisse bietet, er ist auch hochwertig verarbeitet und intuitiv bedienbar. Die hinteren Schiebetüren sorgen für bequemes Ein- und Aussteigen. Der Alhambra ist als Fünf- und Siebensitzer lieferbar. Auch in der dritten Sitzreihe können Erwachsene großzügig Platz nehmen. Die guten Sport-Komfortsitze (optional) und der geringe Geräuschpegel im Innenraum bieten viel Komfort. Der 2,0-TDI-Motor mit 130 kW/177 PS sorgt für ordentlichen Vortrieb, verbraucht aber in Verbindung mit dem DSG-Getriebe etwas zu viel. Zu mehr als drei Sternen im ADAC EcoTest reicht es nicht. Insgesamt ein gelungenes Fahrzeug mit wenig Schwächen. Der hohe Grundpreis von gut 37.000 Euro schreckt jedoch ab. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Citroen C8, Fiat Freemont, Ford Galaxy, Peugeot 807, Renault Espace, VW Sharan.

+ sehr gute Verarbeitung, großer Kofferraum, bequemer Ein- und Ausstieg, sehr gute Platzverhältnisse, komfortable Sitze, hoher Sicherheitsstandard

- großer Wendekreis, teuer in der Anschaffung, hoher Verbrauch

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



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

3,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,3 Familie

3,8 Stadtverkehr

1,8 Senioren

2,0 Langstrecke

1,1 Transport

2,7 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: September 2013
Text: Stefan Giuliani

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. Der Innenraum wird durch die optionalen Ledersitze, das Lederlenkrad und Dekoreinlagen in Aluminium- und Klavierlackoptik veredelt. Die Türschweller sind von außen gut abgedichtet und gegen Verschmutzung geschützt. Schutzleisten für die Schweller gibt es aber nicht. Der Motorraum ist von unten geschlossen - bis zur Hinterachse sind am Unterboden Verkleidungen angebracht. Dadurch kann kein Schmutz oder Spritzwasser in den Motorraum dringen und es werden Luftverwirbelungen und Geräuschemissionen gesenkt. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Besonders gut: Die Schiebetüre lässt sich bei offenem Tankdeckel nicht öffnen, wodurch eine Kollision beim Tankvorgang verhindert wird.
- Weder Stoßfänger noch die Türen sind bei kleinen Parkremplern oder unvorsichtig geöffnete Türen gegen Beschädigungen geschützt. Der Tankstutzen hat keinen Fehlbetankungsschutz, wodurch versehentlich Ottokraftstoff eingefüllt werden kann und somit teure Folge Reparaturen entstehen können.

Vor allem die große Reichweite und die guten Zuladungsmöglichkeiten verhelfen dem Alhambra zu einer guten Alltagstauglichkeit. Der Van 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.

- +** Mit einer Tankfüllung kann eine Reichweite von über 1.000 Kilometer realisiert werden. Auf der Dachreling (Serie beim Style) können bis zu 100 kg Gepäck transportiert werden. Die maximale tatsächliche Zuladung beträgt gute 595 kg. Wählt man die aufpreispflichtigen Sitze in der dritte Reihe (im Testwagen vorhanden), wird das zulässige Gesamtgewicht und damit auch die maximale Zuladung im Vergleich zum Fünfsitzer erhöht. Nichts vormachen kann man dem Alhambra bei der maximalen Anhängelast. Diese beträgt gute 2.200 kg (gebremst bei 12% Steigung). Ungebremste Anhänger sind bis 750 kg zulässig.

- Durch die große Karosserie zeigt sich der Alhambra im Stadtverkehr etwas unhandlich. Ein Reserverad ist nicht erhältlich, deshalb hat sich VW auch gleich den Wagenheber 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.

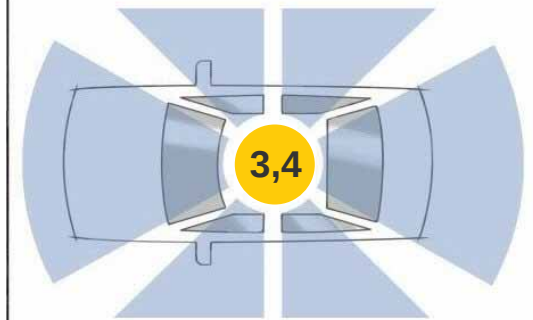


Versenkbare Kopfstützen und schmale Dachsäulen erleichtern die Sicht nach hinten.

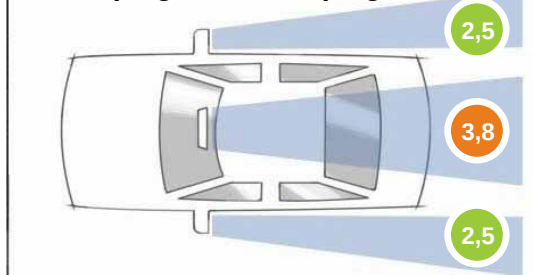
⊕ Das Heck lässt sich aufgrund der steil stehenden und großen Heckscheibe gut abschätzen, vorne stört allerdings die stark abfallende und nicht einsehbare Motorhaube. Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können dadurch aber gut erkannt werden. Der Fahrer hat aufgrund der leicht erhöhten Sitzposition einen guten Überblick auf den Verkehr. Nur durchschnittlich schneidet der Van bei der Rundumsichtmessung ab. Die versenkbaren Kopfstützen und die fast senkrecht stehenden Dachsäulen schränken die Sicht aber nicht zu stark ein. Die Außenspiegel sind groß und serienmäßig beheizbar. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, sodass der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. Die Sicht im Innenspiegel ist gerade 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 den 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. Das 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. Dieser vermisst während der Vorbeifahrt die seitlichen Parklücken und zeigt dem Fahrer geeignete Lücken an. Auf Knopfdruck lenkt der Seat dann selbsttätig in die Lücke - es muss nur noch Gas, Kupplung 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.

⊖ Niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Fensterabschlusskante schlecht zu erkennen. Die Scheibenwischerwirkung ist nur zufriedenstellend. Der rechte Wischer ist sehr klein, wodurch im rechten Scheibenbereich ein großer Bereich ungewischt bleibt.

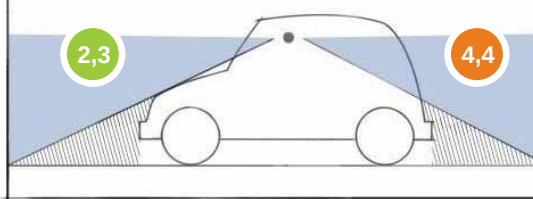
Rundumsicht



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.

1,8

Ein-/Ausstieg

⊕ Aufgrund der guten Sitzhöhe und den großen Türen steigt man bequem ein und aus. Nur der zu hohe und sehr breite Schweller stört etwas. Kopffreiheit bietet das hohe Dach ausreichend. Auch hinten ist ein sehr bequemer Zustieg möglich, da die Schiebetüren einen riesigen Einstiegsbereich freigeben und auch in engen Parklücken problemlos geöffnet werden können. Gegen Aufpreis lassen sich die Schiebetüren elektrisch öffnen und schließen. Selbst der Zustieg zur dritten Sitzreihe funktioniert beispielhaft. Mit der Fernbedienung der Zentralverriegelung 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. Die Scheinwerfer beleuchten beim Verlassen des Fahrzeug noch für kurze Zeit den Weg, zusätzlich ist eine Umfeldbeleuchtung vorhanden.

1,1 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fällt riesig aus.

⊕ Mit flach gelegter dritter Sitzreihe stehen 630 l zur Verfügung (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Dann lassen sich bis zu 21 handelsübliche Getränkekisten im Kofferraum stapeln. Bei umgeklappten Sitzen erhöht sich das Volumen auf 1.120 l (gemessen bis Fensterunterkante). Nutzt man das komplette Volumen und stapelt bis zum Dach, dann stehen über 2.000 Liter zur Verfügung.

⊖ Mit aufgerichteter dritter Sitzreihe können nur 235 Liter zugeladen werden.



Das Kofferraumvolumen bei fünf Sitzplätzen ist mit 630 Liter äußerst üppig.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraum ist praktisch aufgebaut und hervorragend zu beladen.

⊕ Die elektrische Heckklappenbetätigung sorgt für komfortables Öffnen und Schließen der Klappe auf Knopfdruck, kostet aber leider saftigen Aufpreis. Unter der Klappe können auch Personen bis fast 1,90 Meter aufrecht stehen. Insgesamt überzeugt der Alhambra durch eine große Heckklappenöffnung und mit einem sehr gut nutzbaren Kofferraumformat. Die Ladekante liegt mit 65 cm nicht zu hoch über der Fahrbahn. Da der Alhambra mit optionaler dritter Sitzreihe ausgestattet war, stört beim Ausladen keine Kante, die überwunden werden muss (dritte Sitzreihe versenkt). Klappt man die beiden hinteren Sitzreihen um, so entsteht (im Gegensatz zum Fünfsitzer) eine ebene Ladefläche.

2,1 Kofferraum-Variabilität

Der Alhambra bietet eine gute Kofferraum-Variabilität.

⊕ Die Rücksitze der zweiten Reihe lassen sich einzeln 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. Leider lassen sich die Sitze nicht komplett ausbauen. Für kleine Gegenstände sind Ablagen und Befestigungshaken vorhanden. Gegen Aufpreis gibt es ein Gepäckraum-Paket, welches Spanngurte und Netze beinhaltet, die an flexiblen Schienen im Kofferraum fixiert werden können.



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

1,5 INNENRAUM

1,4 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 (mit stehendem Gaspedal) und Schalthebel gefallen. Das Zündschloss ist gut erreichbar - leider fehlt eine Beleuchtung. 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 serienmäßige Tempomat ist sehr gut bedienbar und zeigt die vorgewählte Geschwindigkeit im Multifunktionsdisplay an. Die Bedienelemente der Klimaautomatik (Aufpreis) sind in guter Höhe angeordnet und sinnfällig zu bedienen. Lediglich die schwache Rasterung der Temperatureinstellräder stört. Die Heckscheibenheizung schaltet nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab und verschwendet somit nicht unnötig Energie. 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 (Seat Media-System 3.2) 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 Lehnentaschen und kleine ausklappbare Tische an den Rückseiten der Vordersitze. Die Fensterheber sind vorn wie hinten mit einem Einklemmschutz ausgerüstet.

- 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. Auf den vorderen Plätzen können angeschnallte Passagiere die Türen kaum erreichen, wenn sie voll geöffnet sind.

1,3 Raumangebot vorne*

Das Raumangebot vorn ist großzügig bemessen.

+ Während die Beinfreiheit für maximal 1,95 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.

2,1 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 große Personen mit fast zwei Metern gute Platzverhältnisse vor. Die Kopffreiheit ist hinten zwar nicht ganz so üppig wie vorn, aber trotzdem großzügig bemessen. Das optionale Panorama-Schiebedach schränkt die Raumhöhe deutlich ein. Aufgrund des breiten Innenraums sitzen auch drei Erwachsene Personen nicht beengt. Selbst in der dritten Reihe können auch erwachsene Personen bequem Platz nehmen und dort auch auf mittellangen Strecken ordentlich sitzen.



Die Schiebetüren bereiten einen leichten Zustieg zu den hinteren Sitzplätzen. Personen bis 2,0 m Körpergröße finden ausreichend Platz vor.

2,8 Innenraum-Variabilität

+ Die Innenraum-Variabilität fällt dank verschiebbarer Einzelsitze in der zweiten Reihe gut aus. Erfreulich ist, dass zwischen einer fünf- und siebensitzigen Variante entschieden werden kann.

2,1 KOMFORT

2,4 Federung

Das aus dem Sharan bekannte adaptive Fahrwerk ACC ist im Alhambra nicht erhältlich. Der Testwagen war mit dem optionalen Sportfahrwerk ausgestattet (Sport-Paket). Straff ist das Sportfahrwerk schon, der Restkomfort ist aber absolut ausreichend.

+ 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. Nur Einzelhindernisse, wie abgesenkte Kanaldeckel nimmt man schon mal deutlicher wahr. Eine Stuckerneigung bei welliger Fahrbahn fällt nur in geringem Maße auf. Insgesamt fällt die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven für eine Großraumlimousine akzeptabel aus. Auch auf Kopfsteinpflaster rollte der Alhambra komfortabel ab.

1,7 Sitze

+ Die Sport-Komfortsitze (Sport-Paket) lassen sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen. Dadurch findet man schnell eine angenehme Sitzposition. 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. 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. Wenn auch der Sitzkomfort in der dritten Reihe weiter abnimmt, die versenkbaren Sitze gehören zum Bequemsten, was im Heck von Vans angeboten wird. Hier kann beruhigt von ausreichend Restkomfort gesprochen werden.

- Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer häufig.

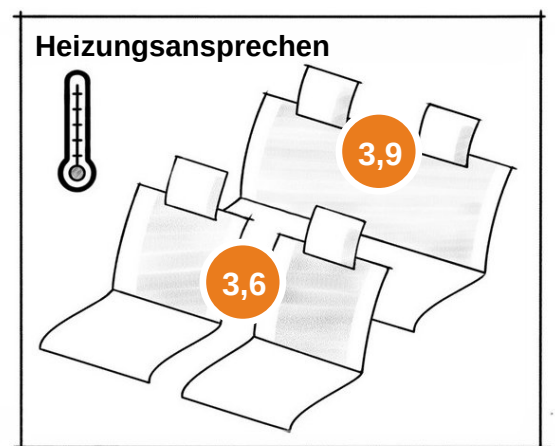
1,6 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum fällt selbst bei Autobahngeschwindigkeit gering aus.

+ Der gemessene Pegel bei 130 km/h 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. Lediglich die Windgeräusche nehmen bei höheren Geschwindigkeiten etwas zu.

2,3 Klimatisierung

Wird der Alhambra mit der optionalen dritten Sitzreihe bestellt, ist die Drei-Zonen-Klimaautomatik "Climatronic" serienmäßig an Bord. Bei der Heizleistung reiht sich der Van nur im hinteren Mittelfeld ein.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

+ 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.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Der Zweiliter-TDI-Motor sorgt mit seinen 130 kW/177 PS im rund 1,9 t schweren Alhambra für akzeptable Fahrleistungen. Die 380 Nm Drehmoment sorgen bereits bei 1.750 Umdrehungen pro Minute für vehementen Vortrieb.

2,3 Laufkultur

+ Insgesamt ist die Laufkultur des Diesel-Motors gut. Auch wenn in jedem Betriebszustand sanfte Vibrationen vorhanden sind, nur bei sehr hohen Drehzahlen tritt etwas dröhnen auf.

1,6 Schaltung

+ Das Doppelkupplungsgetriebe (DSG) arbeitet sauber und zuverlässig. Gibt man viel Gas, tendiert es aber gerne zu hohen Drehzahlen, die nicht immer erwünscht sind. Hier kann der Fahrer eingreifen und die Gangwechsel manuell vollziehen - am Wählhebel oder an den Schaltwippen am Lenkrad. Die Gangwechsel werden sehr schnell vollzogen. Die Bedienung des Wählhebel gibt keine Fragen auf. 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.

2,0 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. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor im größten Gang mit gut 2.500 Umdrehungen pro Minute.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

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.

⊕ Das Fahrzeug reagiert gutmutig auf einen plötzlichen Lenkimpuls und bleibt stets beherrschbar. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen den Alhambra nicht aus der Ruhe. Der Geradeauslauf ist gut, es sind nur geringe Lenkkorrekturen notwendig. Die Traktionskontrolle greift bei durchdrehenden Vorderrädern früh und effizient ein - zusätzlich ist eine elektronische Differenzialsperre serienmäßig an Bord. Das Kurvenverhalten ist klar untersteuernd und damit gut kontrollierbar ausgelegt. Lastwechselreaktionen treten kaum auf.

2,8 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an und besitzt eine gute Mittenzentrierung. Beide Achsen bauen zügig und kräftig Seitenführung auf. Das Lenkgefühl bei schnell durchfahrenen Kurven und die Zielgenauigkeiten stellen absolut zufrieden. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren gering.

⊖ Der Wendekreis fällt mit rund 12,4 m selbst für ein Fahrzeug in dieser Klasse sehr groß aus.

1,8 Bremse

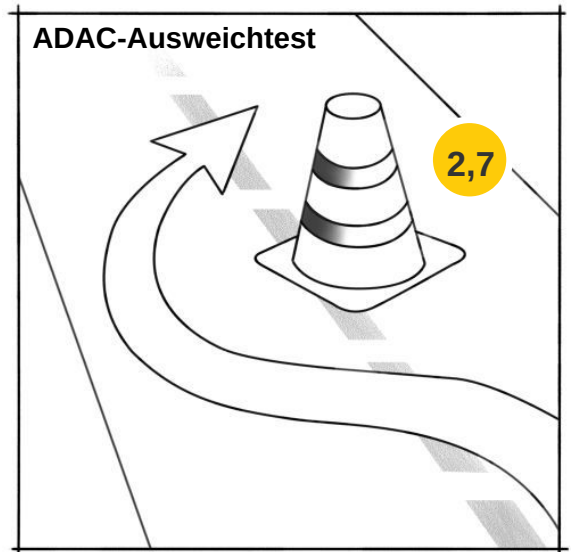
⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt durchschnittliche hervorragende 35,9 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Conti Sport Contact 3 in der Größe 225/45 R18 95W). Die Bremsanlage zeigt sich dabei frei von Fading und ist sehr standfest. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit sind sehr gut. Auch auf leicht kurvigen Strecken hält das Fahrzeug beim Bremsen die Spur.

1,8 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

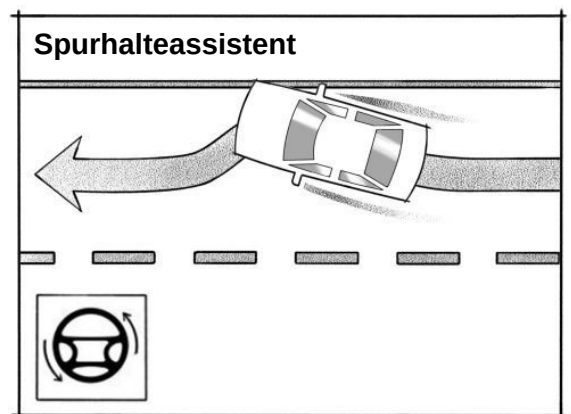
⊕ Der Alhambra ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Auch ein Reifendruck-Kontrollsystem ist bei allen Varianten an Bord. Nebelscheinwerfer mit integrierter Abbiegelichtfunktion sind beim Style Serie.

ADAC-Ausweichtest



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.

Spurhalteassistent



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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Wählt man die aufpreispflichtigen Xenonscheinwerfer, gibt es anstatt der in den Nebelscheinwerfern integrierten Abbiegelichtfunktion extra Abbiegeleuchten, welche den seitlichen Bereich noch besser ausleuchten. Zudem beinhalten die Xenonscheinwerfer dynamisches Kurvenlicht. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in erhöhter Frequenz um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Zudem schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Optional werden ein Spurhalteassistent und eine Verkehrszeichenerkennung angeboten, der Müdigkeitswarner ist serienmäßig. Rückleuchten in den vorderen Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen.

1,6

Passive Sicherheit - Insassen

+ Der VW Alhambra ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Zudem gibt es auf der Fahrerseite einen Knieairbag. Beim Sechssitzer sind auch die hinteren Seitenairbags Serie. Die aufwändige Sicherheitsausstattung verhilft ihm zu einem sehr guten Ergebnis beim ADAC Crashtest (96 % der möglichen Punkte - 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. Eine Anzeige des Anschnallstatus der hinten Sitzenden ist bei Bestellung der dritten Sitzreihe eingeschlossen. An den stabilen Türgriffen kann nach einem Unfall hohe Zugkraft aufgebracht werden.

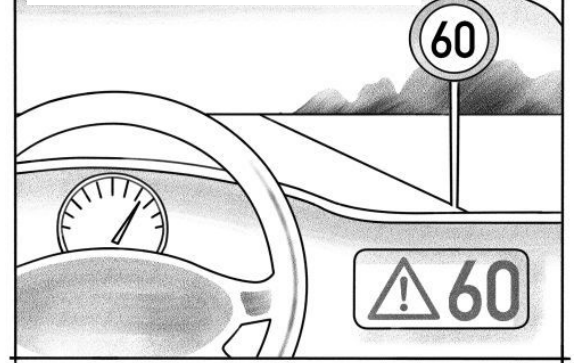
- Der Kopfstützenabstand der hinteren Kopfstützen ist zwar recht gering, jedoch reichen die Kopfstützen im Fond nur für kleine Personen bis 1,70 m.

1,1

Kindersicherheit

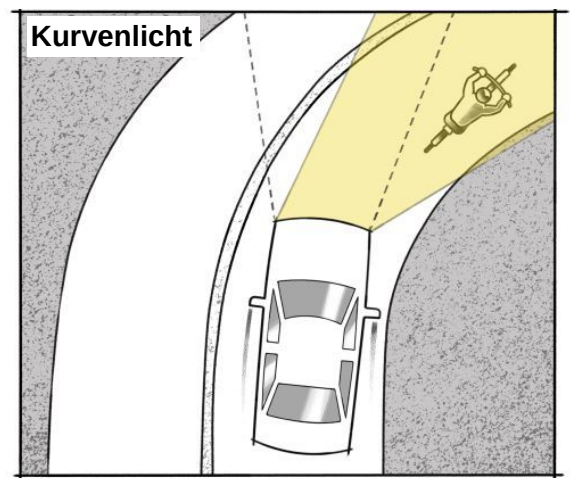
+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Alhambra im Bereich Kindersicherheit 80 % der möglichen Punkte (Test mit dem baugleichen VW Sharan). Kindersitze lassen sich auf allen hinteren Sitzplätzen und auf dem Beifahrersitz sehr einfach und stabil befestigen. Alle hinteren Sitze sind zudem mit Isofix inklusive 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. Auch die elektrischen Schiebetüren, sowie die elektrische Heckklappe und das Schiebedach besitzen einen zuverlässigen Einklemmschutz. Die Montage hoher Kindersitze ist problemlos möglich. Der Hersteller erlaubt auf allen Plätzen die Verwendung universeller Kindersitze aller Klassen.

Verkehrszeichenerkennung



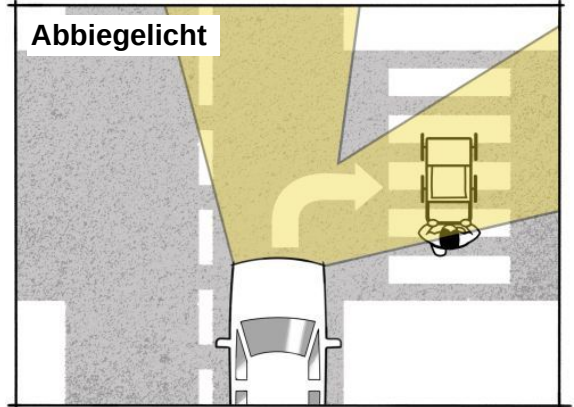
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Kurvenlicht



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

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.

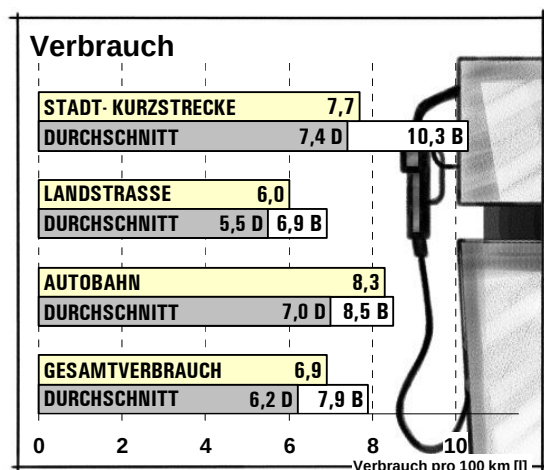
3,3 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erreicht der Alhambra im Bereich Fußgängerschutz nur 46 % der möglichen Punkte (Test mit baugleichem VW Sharan). Der vordere und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch verbesserungswürdig.

3,5 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO₂*

– Beim Verbrauch kann der Alhambra 2.0 TDI mit 130 kW/177 PS und DSG nicht überzeugen. Beim ADAC EcoTest erreicht er einen mittleren Testverbrauch von 6,9 Liter auf 100 Kilometer. Damit verbunden ist ein kalkulierter CO₂-Ausstoß von 220 Gramm pro Kilometer. In der Stadt wird ein Verbrauch von 7,7 l/100 km gemessen, über Land 6,0 l/100 km und auf den Autobahn 8,3 l/100 km. Im EcoTest erhält der Alhambra dafür nur 16 Punkte.



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

2,6 Schadstoffe

Der Schadstoffausstoß des Selbstzünders liegt im akzeptablen Bereich. Im ADAC EcoTest werden für die Schadstoffe 34 Punkte vergeben. Insgesamt erhält der Alhambra 2,0 TDI mit 50 Punkten aber nur drei Sterne beim ADAC EcoTest.

3,6 AUTOKOSTEN

3,2 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Auch wenn sich der Seat mit relativ günstigem Dieselmotorkraftstoff begnügt, der hohe Kraftstoffverbrauch treibt die Betriebskosten nach oben.

2,5 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.

3,7

Wertstabilität*

Auch der Alhambra kommt in die Tage, ein Facelift oder sogar ein Modellwechsel rückt näher. Deswegen wird dem praktischen Van ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

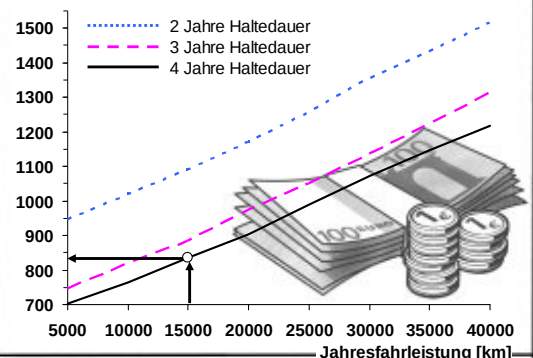
4,7

Kosten für Anschaffung*

– Für die getestete Variante verlangt Seat stolze 37.140 Euro Grundpreis. Die Style-Ausstattung beinhaltet allerdings schon eine Reihe an sinnvollen Extras. Trotzdem bietet die Ausstattungsliste die vielfältigsten Möglichkeiten den Kaufpreis noch in die Höhe zu treiben. Um ein Ausstattungsniveau nach ADAC-Standard zu erreichen sind weitere Optionen im Wert von über 4.000 Euro nötig.

Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 835 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,6

Fixkosten*

Die Haftpflichtversicherung des Alhambra ist sehr teuer. Die Kaskoklassen hingegen liegen im Mittelfeld. Die jährlichen Aufwendungen für die KFZ-Steuer liegen bei 278 Euro.

3,6

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassendurchschnitt. Wirklich günstig ist der Van in keiner Einzelkategorie. Vor allem der hohe Anschaffungspreis und der damit verbundene tatsächliche Wertverlust treiben die Kosten nach oben.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI Start&Stop	2.0 TSI DSG	2.0 TDI Ecomotive (DPF)	2.0 TDI Ecomotive (DPF)	2.0 TDI Start&Stop (DPF)	2.0 TDI Start&Stop (DPF)
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	147 (200)	85 (115)	103 (140)	125 (170)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1500	280/1700	280/1750	320/1750	350/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	10,7	8,3	12,6	10,9	9,5	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	221	183	194	210	208
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,2 S	8,4 S	5,5 D	5,5 D	5,8 D	5,8 D
CO2 [g/km]	167	196	143	143	152	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/17	18/19/21	19/19/21	19/19/21	19/20/21	19/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	142	212	256	256	274	274
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	739	913	703	709	810	810
Preis [Euro]	28.740	35.890	30.040	30.890	35.090	35.090

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	130 kW (177 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	CS215/60R16
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,45/12,3 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,7/6,0/8,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	154 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	220 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4854/1904/1720 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2090 mm
Leergewicht/Zuladung	1935 kg/595 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	630 l/1120 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1010 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	133 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	123 Euro
Monatlicher Wertverlust	520 Euro
Monatliche Gesamtkosten	835 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/20/21
Grundpreis	37.140 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (6-Gang-DSG)	2.050 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	105 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.075 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorn und hinten)	490 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Multifunktion-Kamera)	460 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verkehrsschilderkennung (Multifunktion-Kamera)	460 Euro°
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.075 Euro°

INNEN

3. Sitzreihe	770 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/300 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	850 Euro°
Navigationssystem (Technologie-Paket II)	1.090 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	845 Euro
Lackierung Metallic	620 Euro
Schiebe-Hubdach (□)	990 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

AUTOKOSTEN

3,6

Betriebskosten*	3,2
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,5
Wertstabilität*	3,7
Kosten für Anschaffung*	4,7
Fixkosten*	3,6
Monatliche Gesamtkosten*	3,6

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen