



SEAT Altea (2004-2015) Benziner

Designer-Van

Der Seat Altea kam in Deutschland 2004 auf den Markt und wurde ungewöhnlich lange bis ins Jahr 2015 produziert. Im Jahr 2006 ergänzte den Van um eine um 18,7 Zentimeter verlängerte Version namens Altea XL. Unter den Vans sticht der Altea durch sein dynamisches, preisgekröntes Design hervor. Doch nicht nur die äußeren, sondern auch die inneren Werte stimmen. Im Innenraum steht viel Platz zur Verfügung. Vor allem in der ersten Reihe können sich die Insassen über ein angenehmes Raumgefühl und die hohe Sitzposition freuen. Doch auch in der zweiten Reihe reisen Erwachsene bequem. Da der Zustieg leicht gelingt und die Bedienung keine Fragen aufwirft, kommt fast jeder mit diesem Seat gut zurecht. Die sportlich konturierten Sitze, die direkte Lenkung und das straffe Fahrwerk vermitteln ungeahnt viel Fahrspaß für einen Van. Leider ist der Kofferraum nur durchschnittlich groß, die Rundumsicht mäßig und das viele Plastik im Innenraum (bis Facelift 2009) macht keinen hochwertigen Eindruck. Zumindest ist aber die Verarbeitung durchweg gut. Bei der Langzeitqualität merkt man dem Altea an, dass er zum Teil auf solider Technik aus Wolfsburg (Golf V, Plattform PQ35) basiert. Im TÜV-Report liegt der Altea im Mittelfeld, in der ADAC Pannenstatistik beweist er seine Zuverlässigkeit mit niedrigen Pannenkennziffern.

Empfehlung: Für den Altea gibt es eine breite Auswahl an verschiedenen Benzinmotoren. Die Basisversion mit 85 PS bringt den Van nur mühsam in Schwung, für den Alltag wünscht man sich außerhalb von Städten oft mehr Leistung. Der 1,6 l große Saugmotor mit 102 PS ist zwar auch keine Rakete, er reicht aber in fast allen Lebenslagen aus, gilt als robust und ist oft in Gebrauchtwagen zu finden. Daher ist er eine Empfehlung für alle, die viel innerorts unterwegs sind. Die TSI-Aggregate mit 1,2 und 1,4 l Hubraum und 105 bis 125 PS sind etwas kräftiger und sparsamer, bereiten aber mit den sich längenden Steuerketten immer wieder Probleme. Bei einer Probefahrt sollte daher auf rasselnde Geräusche vor allem bei kaltem Motor geachtet werden. Die stärkeren Motoren mit 150 und 160 PS bringen zwar deutlich bessere Fahrleistungen, verlangen aber auch spürbar mehr Kraftstoff dafür. Eine Spezialität sind die 2.0 TSI mit um die 200 PS. Sie bieten zwar fast sportliche Fahrleistungen, sind aber selten am Gebrauchtwagenmarkt zu finden und daher teurer als die anderen Motoren. Eine interessante Alternative bildet der 1.6 LPG mit Flüssiggasantrieb. Geringe Kraftstoffkosten müssen dabei aber mit etwas verhaltenen Fahrleistungen erkauft werden. Für bergige Gegenden oder viel Anhängerbetrieb empfiehlt sich ein Freetrack-Modell. Neben etwas mehr Bodenfreiheit und Offroad-Optik gibt es diese Varianten auch mit Allradantrieb.

- ⊕ gute Verarbeitung, zuverlässige Technik, sichere Fahreigenschaften, bequeme Sitze, viel Platz (v.a. XL), funktionelle Bedienung
- ⊖ einfache Materialien im Innenraum (bis Facelift), schlechte Rundumsicht, nur durchschnittlich großer Kofferraum

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2023)

Erstzulassungsjahr	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ADAC-Bewertung	-	27,4	25,3	23,1	-	29,0	22,5	25,6	17,2	-	-	-

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	24,5	25,2	23,7	21,8	20,5	17,4	17,1	15,1	13,8	12,0	10,1	7,9
	33,3	32,0	31,5	30,0	29,7	27,4	25,3	21,4	18,8	17,8	16,5	14,3
	42,0	38,7	39,3	38,1	39,0	37,4	33,4	27,6	23,9	23,5	22,8	20,7
	50,8	45,5	47,1	46,3	48,2	47,4	41,6	33,9	28,9	29,3	29,2	27,1
	>50,8	>45,5	>47,1	>46,3	>48,2	>47,4	>41,6	>33,9	>28,9	>29,3	>29,2	>27,1

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik erreicht der Seat Altea fast durchweg gute Werte. Im TÜV-Report taucht der Altea aufgrund des Alters nicht mehr auf. Bis zuletzt schnitt er bei der HU etwa durchschnittlich ab. Als problematisch erweisen sich häufig gebrochene Federn, verschlissene Spurstangenköpfe, rostende Abgasanlagen und Ölverlust.
Häufige Bauteilfehler	Einspritzdüse/Injektor (2011), Zündschloss (2006-2010)
Rückrufe	11/2009: Mit 6-Gang Direktschaltgetriebe DSG (02E): Wegen einer fehlerhaften Softwareversion kann es zu Schaltproblemen kommen, die sich lt. Hersteller als Öffnen der Kupplung (kein Antrieb) bemerkbar machen und auch mit Blinken der Wählhebelanzeige einhergehen können. Die Händler führen ein Softwareupdate des Getriebesteuergerätes durch. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: etwa 30 Minuten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 173 (auch andere Modelle betroffen) 7/2017: An einigen Fahrzeugen mit ABS-/ESP-Steuergerät (MK-60) innerhalb eines bestimmten Fahrgestellnummern-Bereichs besteht die Möglichkeit, dass die Masseverbindung aufgrund einer thermomechanischen Überlastung unterbrochen wird. Dann kann das ABS-/ESP-System beeinträchtigt sein und bietet in Grenzsituationen möglicherweise nicht die benötigte Unterstützung. Dies hat zur Folge, dass das ABS-/ESP-System die Schleudergefahr nicht verringert. Daher kann vor allem in fahrdynamischen Grenzsituationen Unfallgefahr bestehen. In allen betroffenen Fahrzeugen muss am ABS-/ESP-Steuergerät eine neue Software installiert werden. Die Aktion läuft seit Juli 2017 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 13.983 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

06/2004	Modelleinführung der fünftürigen Großraumlimousine mit vier Motorvarianten: 1.6 (75 kW/102 PS), 2.0 FSI (110 kW/150 PS), 1.9 TDI (77 kW/105 PS) und 2.0 TDI (103 kW/140 PS); Fahrer-, Beifahrer-, Seiten- und Kopfairbags (vorn und hinten) sowie ESP serienmäßig
12/2005	Dieselpartikelfilter für 2.0 TDI optional erhältlich
02/2006	Einführung der Sportversion "FR" mit zunächst einer Motorvariante: 2.0 TDI (125 kW/170 PS)
04/2006	Dieselpartikelfilter für 1.9 TDI optional erhältlich
05/2006	neuer zusätzlicher Motor: 2.0 TFSI (147 kW/200 PS)

11/2006	Einführung der Karosserievariante Altea XL mit längerem Radstand; Motorvarianten identisch mit Altea
12/2006	Dieselpartikelfilter für 1.9 TDI und 2.0 TDI serienmäßig
05/2007	neuer zusätzlicher Motor: 1.8 TFSI (118 kW/160 PS); Direktschaltgetriebe mit Doppelkupplung (DSG) für 1.9 TDI optional erhältlich
08/2007	Modelleinführung Altea Freetrack mit erhöhter Bodenfreiheit, Allradantrieb und Anbauteilen in Offroad-Optik. Motorvarianten: 2.0 TFSI 4x4 (147 kW/200 PS), 2.0 TDI 4x2 (103 kW/140 PS) und 2.0 TDI 4x4 (125 kW/170 PS)
04/2008	2.0 TDI (103 kW/140 PS) mit Allradantrieb 4x4 erhältlich (nur Altea Freetrack)
12/2008	neue zusätzliche Motoren: 1.4 (63 kW/85 PS) und 1.4 TSI (92 kW/125 PS); 2.0 TFSI nur noch mit Automatikgetriebe erhältlich
04/2009	leichte Modellpflege; 1.8 TFSI und 2.0 TDI (125 kW/170 PS) erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; Motoren 2.0 FSI, 2.0 TFSI und Sportmodelle "FR" entfallen
07/2009	Motor 2.0 TFSI (155 kW/211 PS) ersetzt 2.0 TFSI (147 kW/200 PS); nur Altea Freetrack, erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
12/2009	Einführung Ecomotive-Modell mit Spritspartechiken und neuer Dieselmotor 1.6 TDI (77 kW/105 PS) mit Dieselpartikelfilter (erfüllt Schadstoffklasse Euro 5)
04/2010	Motor 1.9 TDI entfällt; neue Motorvarianten: bivalenter Antrieb (Autogasbetrieb und Benzinbetrieb) 1.6 LPG (72 kW/98 PS bzw. 75 kW/102 PS) und 1.2 TSI (77 kW/105 PS) ersetzt 1.6 (75 kW/102 PS)
06/2010	alle Motoren (außer 1.6 LPG) erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; Motoren 1.6 (75 kW/102 PS) und 2.0 TDI (125 kW/170 PS) eingestellt
12/2010	Motor 1.6 LPG erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
01/2011	neuer zusätzlicher Dieselmotor: 1.6 TDI (66 kW/90 PS), erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
06/2013	Motoren 1.4 (63 kW/85 PS), 1.8 TSI (118 kW/160 PS) und 1.6 LPG (72 kW/98 PS) eingestellt
07/2015	Baureihe ohne Nachfolgemodell eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Altea	Altea XL
Länge/Breite/Höhe [mm]	4280/1768/1568	4467/1768/1581
Kofferraumvolumen [l]	409	532
Dachlast [kg]	75	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.4	1.6	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 FSI	1.8 TFSI	2.0 TFSI	1.6 LPG
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1390	4/1595	4/1197	4/1390	4/1984	4/1798	4/1984	4/1595
Leistung [kW/PS]	63/85	75/102	77/105	92/125	110/150	118/160	147/200	72/98
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	132/3600	148/3800	175/1550	200/1750	200/3500	250/1500	200/3500	144/3800
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	14,8	12,8	11,7	10,3	9,6	10,4	n.b.	13,8
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	169	181	180	194	206	210	-1	178
Verbrauch Hersteller pro 100 km	7,3 l S (NEFZ)	7,6 l S (NEFZ)	5,6 l S (NEFZ)	6,5 l S (NEFZ)	8,2 l SP (NEFZ)	7,6 l SP (NEFZ)	8,1 l SP (NEFZ)	9,8 l FG (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	169 g/km	182 g/km	129 g/km	152 g/km	196 g/km	180 g/km	194 g/km	159 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	E	F	B	D	G	E	F	D
Anhängelast ge- bremst/ungebr. [kg]	1000/680	1200/690	1200/690	1300/710	1400/-1	1400/730	1400/-1	1200/720
Tankinhalt [l]	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	43,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/12/14	17/12/14	17/12/14	17/14/17	17/14/17	17/14/17	17/16/19	17/12/14
Steuer pro Jahr* [Euro]	94	108	42	142	135	121	135	110
Schadstoffklasse	Euro 4	Euro 4	Euro 5	Euro 5	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.4	1.6	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 FSI	1.8 TFSI	2.0 TFSI	1.6 LPG
Wartung 1	190	160	240	300	170	270	170	260
bei km/Monate	15000/12	15000/0	15000/12	28000/24	15000/0	15000/12	15000/0	15000/12
Wartung 2	280	260	300	450	270	330	270	430
bei km/Monate	30000/24	15000/12	30000/24	60000/36	15000/12	30000/24	15000/12	30000/24
Wartung 3	460	340	510	470	340	400	340	600
bei km/Monate	60000/48	30000/0	60000/48	56000/48	30000/0	60000/48	30000/0	60000/48
Wartung 4	-	460	-	450	510	-	520	-
bei km/Monate	-/-	60000/0	-/-	120000/60	60000/0	-/-	60000/0	-/-
Zahnriemen	450	450	-	-	520	-	570	410
bei km/Monate	180000/0	180000/0	-/-	-/-	180000/0	-/-	180000/0	150000/0
Bremsscheiben und -beläge vorne	600	600	550	530	600	540	600	550
Bremsscheiben und -beläge hinten	440	440	410	390	440	450	440	390
Auspuffanlage (nach Kat)	780	780	340	0	440	170	170	380
Kupplung	910	910	820	1000	920	1130	980	920
Generator	870	870	880	800	870	870	870	680
Anlasser	570	570	530	510	570	570	570	490

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.4	1.6	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 FSI	1.8 TFSI	2.0 TFSI	1.6 LPG
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	81	82	76	91	90	89	93	82
Betriebskosten (Kraftstoff)	190	197	151	173	219	205	217	153
Werkstatt-/Reifenkosten	85	89	84	78	91	88	97	93
Gesamtkosten pro Monat	355	367	312	342	400	382	406	328
Gesamtkosten pro km [Cent]	28,4	29,4	24,9	27,3	32,0	30,6	32,5	26,2

Garantien

Der Altea verfügt über eine zweijährige allgemeine Garantie (ab Baujahr 01/05). Zudem bietet Seat eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine europaweite Mobilitätsgarantie gilt fünf Jahre lang.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2004

Im Euro NCAP-Crashtest im Jahr 2004 erreichte der Seat Altea alle fünf Sterne beim Insassenschutz.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.