

## Testnotizen zum Seat Alhambra 2.0 TDI E-Ecomotive Style 2.0 TDI CR (103 kW/140 PS), Siebensitzer

Im Test vom 3. bis zum 17. Februar 2011.  
Kennzeichen: GG – SP 716

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund  
Springer Fachmedien München GmbH  
Aschauer Straße 30  
81549 München  
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69  
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

### Karosserie

Den **Bug** kann der Fahrer wie bei allen Vans trotz des höhenverstellbaren Fahrersitzes nicht einsehen.

Der Testwagen hatte **Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht**, die man sehr empfehlen kann. Eingebaut war auch der über eine Kamera hinter dem Innenrückspiegel an der Windschutzscheibe gesteuerte **Fernlichtassistent**. Er blendet nach dem einmaligen manuellen Aufblenden zuverlässig auf und ab und erkennt sehr zuverlässig, ob man in eine Ortschaft mit Straßenbeleuchtung einfährt. In einem solchen Fall blendet er ab. Bei entgegenkommenden Fahrzeugen würde ein erfahrener Fahrer früher abblenden. Speziell in langgezogenen Kurven nimmt die Kamera ein entgegenkommendes Fahrzeug recht spät wahr. Bei Dunst blendet die Automatik ebenfalls auf. In solchen Fällen, in denen das Fernlicht schon zu leichter Eigenblendung führt, muss der Fahrer selbst abblenden. In Ortschaften bietet das Licht einen sehr breiten Lichtkegel, der die Fahrbahn seitlich beidseitig sehr gut ausleuchtet und beispielsweise querende Haustiere früh sichtbar macht.

Der Alhambra hat einen separaten Lichtschalter links vom Lenkrad. Wer ihn auf „Automatik“ einstellt, fährt tagsüber mit Tagfahrlicht, das sehr zuverlässig in der Dämmerung und beim Einfahren in Unterführungen oder Tunnels auf Abblendlicht umgestellt wird.

An den **Serien-Außenspiegeln** kann man die Vogel-Zusatzspiegel mit dem breiten Fuß einwandfrei befestigen, ohne den Verstellbereich der elektrisch einstellbaren Außenspiegel zu beeinträchtigen.

Die Bedienung der beiden **Schiebetüren** ist erst gewöhnungsbedürftig, weil man die geöffnet verriegelten Türen erst durch Nach-außen-Ziehen des Griffes entriegeln muss, bevor man sie schließen kann. Die Bedienung von innen ist problemlos.

Die **Heckklappe** öffnet auch für große Fahrer weit genug und lässt sich an Griffschalen im Inneren gut zuwerfen, ohne dass man von außen nachdrücken muss. Der **Kofferraum** ist bei abgesenkten Einzelsitzen der dritten Reihe gut geschnitten und leicht über die recht niedrige Ladekante zu beladen. Bei aus dem Boden

herausgeklappten Zusatzsitzen tut sich dahinter eine Mulde auf, in die ungefähr zwei Bordgepäckstücke passen könnten.

## Innenraum

Der Testwagen hatte einen **Fahrersitz**, bei dem sich bis auf die Längsverstellung alle Funktionen einschließlich der Lendenwirbelstütze elektrisch einstellen ließ. Der höhenverstellbare **Beifahrersitz war manuell verstellbar**. Seine Lehnenneigung wird mit einem unpraktischen Entlastungshebel eingestellt. Wenn er hinten und halbhoch steht, hat der Beifahrer/Fahrlehrer immer noch einen guten Beinraum.

Die **Innenbeleuchtung** vorn ist angenehm hell. Je zwei Leseleuchten gibt es auch oberhalb der zweiten und der dritten Sitzreihe.

Die **Sitze im Fond** lassen sich leicht in eine **ebene Ladefläche** verwandeln. Im Falle der dritten Sitzreihe geht das **bequem von der Heckklappe aus**. Abgesenkt und aufgestellt werden die Einzelsitze jeweils mit einem Hebel und einer Schlaufe. Die **mittlere Sitzreihe ist in der Länge verstellbar**. Zum Einsteigen in die dritte Reihe kann man die Sitze an der Schiebetüre nach dem Entriegeln oben an der Lehne in einem Zug nach vorne klappen und schieben. Das macht den Durchstieg nach ganz hinten recht leicht. In der **dritten Sitzreihe** können zwei Jugendliche und selbst Erwachsene noch ihre Beine und die Füße unterbringen, selbst wenn die Passagiere in der zweiten Reihe ihre Sitze nicht nach vorne gerückt haben.

Hinter einem 1,86 Meter großen Fahrer/Beifahrer können ebenso **große Fahrgäste in der zweiten Reihe noch bequem sitzen**, ohne mit den Knien an die harten Kunststoff-Tischchen zu stoßen, die der Testwagen an den Vordersitzlehnen hatte und die weder im Fahrschul- noch im Taxibetrieb empfehlenswert sind. Sie stören genauso wie bei französischen Fabrikaten und nehmen ein paar wichtige Millimeter Kniefreiheit weg. Die vermisst man, wenn der Vordersitz ganz hinten und ganz unten steht. Der **Fußraum** ist auch unter einem ganz abgesenkten Vordersitz noch befriedigend. Wie bei allen Vordersitzen des Volkswagen-Konzerns wird die Kniefreiheit hinter dem Sitz umso knapper, je weiter man ihn absenkt. Schon das Anheben auf halbe Höhe erlaubt es 1,85 Meter großen Fahrgästen in der zweiten Reihe, sich ohne Kniekontakt mit der Vordersitzlehne bequem zu setzen. Auf dem **gleich breiten Mittelsitz** stoßen große Mitfahrer unter Umständen an die harte Kante der Vordersitzlehnen. Durch den ebenen Fahrzeugboden ist der Mittelsitz aber ein vollwertiger Fahrgastsitz.

Der **Prüfer** sieht gut auf den rechts sitzenden Tacho, und zwar von etwa 20 bis 120 km/h. Der Fahrlehrer sieht von 0 bis 100 km/h auf den Tacho.

Die **Kopffreiheit in der zweiten Reihe ist gut**. Auch die **Kopfstützen** der Fahrgäste im Fond sind **sehr weit herausziehbar**. Normalerweise sind sie abgesenkt, geben den Blick nach hinten frei und drücken im Nacken, wenn jemand darauf Platz nimmt. Dadurch zieht man sie automatisch heraus.

Der obere Anlenkpunkt für den Mittelsitz der zweiten Reihe befindet sich im Dach, was man Mitfahrern erst erklären muss. Die Gurtschnallen für die beiden Sitze der dritten Reihe sind bei Nichtgebrauch auch im Dach untergebracht, um beim Umlegen

der Sitze nicht zu stören. Zum Anlegen muss man beidseitig Gurtzungen einführen. Auch das sollte der Fahrer den Mitfahrern erklären.

Das beleuchtete **Handschuhfach** ist knapp geschnitten und nimmt gerade mal einen DIN A5-Termin kalender auf. Oben auf der Armaturentafel hat der Alhambra ein praktisches, **mit einem Deckel abgedecktes Ablagefach**, das beim Intax-Umbau zum Taxi einer Datenfunk-Hutze weichen muss.

Unterhalb der griffgünstig in mittlerer Höhe angesiedelten Bedieneinheit der Climatronic gibt es ein praktisches, recht hohes Ablagefach, das sicher ein Funkgerät aufnehmen könnte. Hinter dem Schalthebel bietet der Alhambra einen Ascher und einen Getränkehalter. Ein **12-Volt-Anschluss** verbirgt sich unter der höhenverstellbaren Mittelarmlehne. Die **Türablagen** fassen leider keine 1,5-l-Flaschen, aber immerhin 1-l-Flaschen oder kleinere Thermoskannen.

### **Motor und Antriebsstrang**

Der Motor ist **sehr gut gedämmt** und läuft sehr leise und geschmeidig. Er entwickelt seine Kraft gut kontrollierbar, der Turbo-Schub im zweiten Gang wird durch die recht lange Gesamtübersetzung gedämpft. Bei Tempo 30 rät die Schaltanzeige zum dritten Gang, bei Tempo 50 ist der vierte Gang besser als der fünfte, da der Motor unterhalb von 1.400/min zu brummen beginnt. Ab 70 km/h rät die Schaltanzeige schon zum sechsten Gang. Bei Überholmanövern bemerkt man die **lang übersetzten Gänge fünf und sechs**, die oft zum Herunterschalten zwingen. Das ist auch auf hügeligen Landstraßen oft nötig, etwa wenn man wegen eines einscherenden Fahrzeugs vom Gas gehen muss und Schwung verliert.

Das Schalten des **exakten Sechsgang-Getriebes** macht aber viel Spaß. Die **Kupplung** erfordert zwar einige Kraft, greift aber gut fühlbar zu. Rangieren kann man vor wie zurück mit Standgas alleine.

Nachdem man die „Auto Hold“-Taste zwischen den Vordersitzen gedrückt hat, hält die **elektrische Feststellbremse** das Auto bei jedem Anhaltevorgang fest, bis der Fahrer wieder Gas gibt oder – beim Rangieren oder bei Stop-and-go-Verkehr – die Kupplung kommen lässt. Dann löst sie über einen leichten Widerstand hinweg, ohne dass der Motor abwürgt.

Die beim E-Ecomotive serienmäßige **Start-Stopp-Automatik** schaltet den betriebswarmen Motor schon bei Temperaturen bis hinunter zu -0,5 Grad Celsius zuverlässig ab, sobald der Fahrer anhält, den Leerlauf einlegt und vom Kupplungspedal geht. Der Motor startet wieder, sobald der Fahrer das Kupplungspedal tritt. Das funktioniert bei gut aufgeladener Batterie – anders als bei Wettbewerbern – auch im Stau ziemlich oft hintereinander.

### **Fahrwerk und Fahrkomfort**

Der Testwagen war mit Winterreifen des Typs Dunlop SP Winter Sport in der Dimension 215/60 R 16 bestückt. Mit ihnen ist das Fahrwerk **angenehm straff und sehr ausgewogen abgestimmt**. Für einen Van hält sich die Seitenneigung in engen Grenzen, ohne dass der Alhambra auf kurzen Querfugen polterig wäre. Auf

langezogenen Bodenwellen, beispielsweise auf der Autobahn, schaukelt sich der Seat Alhambra nicht auf.

### **Verbrauch**

Auf insgesamt 2.190 Test-Kilometern verbrauchte der Seat Alhambra E-Ecomotive Style 2.0 TDI CR mit 103 kW/140 PS zwischen 5,9 Litern und 8,0 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch betrug 6,7 Liter.**