



## Seat Altea XL 2.0 TDI Style DSG (DPF)

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (103 kW/140 PS)

**W**er ein familientaugliches Fahrzeug, mit einem großzügigen Innen- und Kofferraum sucht, das gleichzeitig aber ein sportliches Fahrwerk und gute Fahrleistungen bietet, wird auch im Hause Seat fündig: Der Altea XL 2,0-TDI wird diesen Anforderungen gerecht. Der Van bietet gute Platzverhältnisse und mit der längs verschiebbaren Rücksitzbank ein gewisses Maß an Flexibilität. Der 2,0-l-Dieselmotor sorgt bei einem akzeptablen Kraftstoffverbrauch in Verbindung mit dem Direktschaltgetriebe für einen guten Vortrieb. Auch bei der Verarbeitung kann der Seat punkten. Der Innenraum zeigt sich solide und sachlich. Der Wagen ist in der getesteten Variante Style ab 26.890 Euro erhältlich – was nicht besonders günstig ist.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C4 Picasso, Ford C-Max, Mazda 5, Mercedes B-Klasse, Opel Zafira Tourer, Peugeot 5008, Toyota Verso, VW Touran;

**+** gutes Raumangebot, großer Kofferraum, guter Insassenschutz

**-** schlechte Rundumsicht, hohe Kosten

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



### ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen einen guten Eindruck. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und die Anbauteile sind ordentlich eingepasst. Auch der Innenraum zeigt sich solide verarbeitet, wird allerdings von harten Kunststoffen dominiert. Der Motorraum ist fast vollständig nach unten abgeschottet, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann und Luftverwirbelungen reduziert werden. Die zulässige Zuladung fällt mit 509 kg großzügig aus. Auf dem Dach dürfen 75 kg transportiert werden, eine Dachreling ist Serie.

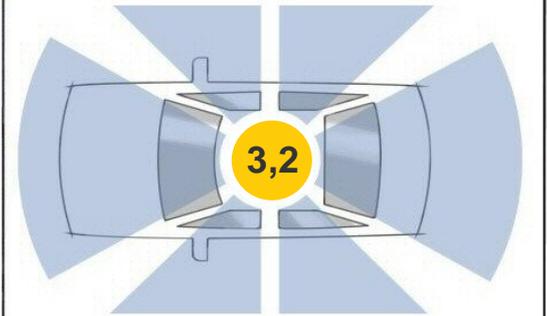
⊖ Es sind weder an den Stoßfängern noch an Karosseriefanken Schutzleisten vorhanden, die bei Parkremplern oder vor fremden Autotüren schützen würden. Die lackierten Türschweller sind nur ausreichend gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen - der Verschluss muss umständlich mit dem Schlüssel verschlossen werden. Ein Fehlbetankungsschutz fehlt. Für den Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, Wagenheber und Radmutterenschlüssel fehlen.

Der Altea XL schneidet bei der ADAC-Rundumsichtmessung durchschnittlich ab. Besonders die breiten A- und D-Säulen schränken das Sichtfeld seitlich neben und hinter dem Fahrzeug ein. Die Karosserieenden lassen sich schlecht einsehen, können aber zufriedenstellend abgeschätzt werden. Beim Rangieren sind hier jedoch die aufpreispflichtigen Parksensoren am Heck hilfreich. Innen- und Außenspiegel lassen ein zufriedenstellendes Sichtfeld zu.

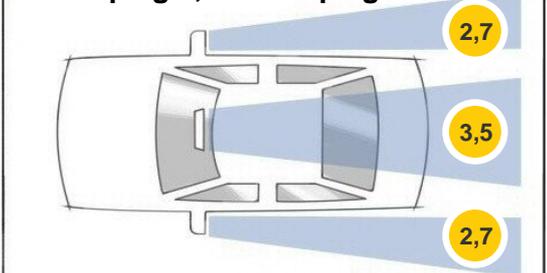
⊕ Der Fahrer kann durch die erhöhte Sitzposition den umliegenden Verkehr recht gut überblicken. Durch die abfallende Motorhaube lassen sich Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkennen. Aufgrund des Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Bei Dunkelheit sorgen die optionalen Bi-Xenonscheinwerfer inklusive dynamischem Kurvenlicht für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn. Zudem sind Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion serienmäßig an Bord. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab. Die Scheibenwischer reinigen einen großen Bereich, da die Drehpunkte außen angeordnet sind.

⊖ Durch das hohe Heck werden nah am Fahrzeug liegende Hindernisse schlecht wahrgenommen.

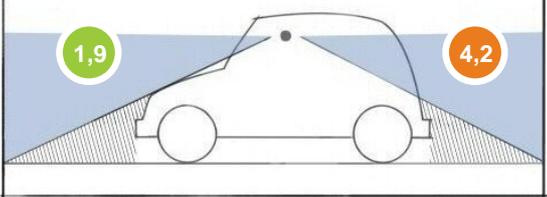
### Rundumsicht



### 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.



Aufgrund der etwas höheren Sitzposition ist die Sicht auf den Verkehr recht gut. Lediglich die recht breiten Dachsäulen schränken die Übersichtlichkeit ein.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

- + Das Fahrzeug wird mit einer praktischen Funkfernbedienung entriegelt - die Tasten sind groß und sinnvoll angeordnet. Zudem kann man mit dieser die Seitenfenster öffnen und schließen. Die Türschweller sind in einer guten Höhe positioniert und die Türausschnitte groß, so dass man insgesamt vorn wie hinten bequem Ein- und Aussteigen kann. Haltegriffe am Dachhimmel erleichtern den Einstieg. Vorn können die Türen in drei Stufen geöffnet werden - die Haltekraft der Rasterungen ist zufriedenstellend. Nach dem Abschließen bleibt das Licht noch eine Weile an und leuchtet die Umgebung vor dem Fahrzeug aus.
- Der horizontale Abstand von Türschweller zu den Sitzen fällt sehr groß aus, so dass man sich leicht die Kleidung beim Ein- und Aussteigen verschmutzen kann. Das Fahrzeug lässt sich auch bei geöffneten Türen (außer Fahrertür), oder offener Heckklappe abschließen, dadurch besteht die Möglichkeit des Aussperrens. Sind die Türen verschlossen, ist für die Insassen im Fahrzeug kein Aussteigen mehr möglich.

## 0,9 Kofferraum-Volumen\*

- + Üblicherweise fasst der Kofferraum sehr gute 460 l. Weitere 120 l können unter dem Kofferraumboden verstaut werden. Klappt man die Rücksitzlehne um, so erweitert sich das Volumen auf großzügige 875 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Zudem lässt sich der Kofferraum bis unters Dach beladen.



Mit mindestens 460 l Volumen taugt der Kofferraum des Altea XL auch für die Urlaubsfahrt.

## 2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, allerdings können die Hände am Taster verschmutzen. Offen bietet sie 1,87 m großen Personen darunter Platz. Die Öffnung ist groß, so dass auch sperrige Gegenstände gut eingeladen werden können. Dazu muss das Gepäck über die 68 Zentimeter hohe Ladekante gehoben werden. Aufgrund des doppelten Bodens ist die Ladefläche innen nahezu eben (20 mm). Durch die große Öffnung und die verhältnismäßig geringe Tiefe zeigt sich der Kofferraum recht gut zugänglich. Zum Schließen der Heckklappe gibt es innen einen praktischen Griff.
- Die Beleuchtung fällt mit nur einer Lampe spärlich aus.

## 2,3 Kofferraum-Variabilität

- + Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, allerdings ist dies nur von vorn möglich. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es auf der linken Seite ein Netz und auf der rechten zwei Gummibänder. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, kleinere Utensilien unter dem Einlegeboden zu verstauen. Des Weiteren kann die mittlere Lehne teilweise umgeklappt werden, so dass eine Luke entsteht - das erleichtert den Transport längerer Gegenstände. Zum Schutz der Passagiere gibt es ein Netz, das den Koffer- vom Innenraum trennt (optional).

1,7

## INNENRAUM

1,8

### Bedienung

Es gibt nur eine Kontrolllampe für die Nebelschlussleuchte. Wird der Nebelscheinwerfer aktiviert ändert sich lediglich die Farbe am Schalter. Die Anzahl der Ablagefächer ist zufriedenstellend, Halter für große Wasserflaschen sind allerdings nicht vorhanden. Das Handschuhfach ist zwar beleuchtet, könnte aber größer sein.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Auch der Wählhebel ist gut erreichbar, könnte insgesamt aber etwas höher liegen. Das unbeleuchtete Zündschloss ist im Lenkstockhebel angeordnet und dadurch nur zufriedenstellend erreichbar. Nach Wunsch werden vorn die Scheibenwischer sensorgesteuert. Das Licht lässt sich über einen Drehschalter, der links neben dem Lenkrad im Armaturenbrett positioniert ist, aktivieren oder man überlässt die Steuerung dem Lichtsensor. Die Schalter für die Nebelleuchten sind praxisgerecht im Lichtschalter integriert. Die Rundinstrumente sind klar gekennzeichnet und lassen sich gut ablesen, wenn auch die Anordnung etwas untypisch ist. Der Bordcomputer informiert über alle wichtigen Betriebszustände. Sind Türen, Heckklappe oder Motorhaube geöffnet, so wird der Fahrer gewarnt. Vorbildlich zeigt sich die Position des Klimabedienteils, da es weit oben ist. Es zeigt sich recht übersichtlich aufgebaut, allerdings sind die Druckschalter recht klein. Auch die Drehräder zur Temperatureinstellung fallen recht flach und glatt aus - insgesamt könnten sie besser greifbar sein. Praktisch hingegen ist die zeitliche Abschaltung der Heckscheibenheizung - da so Kraftstoff gespart werden kann. Auch die Anordnung des Audio-/ Navigationssystems hat Seat nahezu optimal gewählt. Darstellung und Bedienung erfolgt mittels großem Touchscreen. Die Menüführung ist logisch aufgebaut, so dass sich die einzelnen Quellen intuitiv bedienen lassen. Die Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufautomatik und lassen sich elektrisch steuern, auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Darüber hinaus sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und somit auch im Dunkeln gut zu finden. Ebenfalls an Bord ist eine helle Innen- und Einstiegsbeleuchtung mit Verzögerungsabschaltung und Leseleuchten vorn wie hinten. Insgesamt ist das Cockpit ergonomisch und übersichtlich aufgebaut - es bedarf keiner langen Eingewöhnungszeit.

⊖ Es gibt keine Kontrolleuchte im Kombiinstrument für den Lichtstatus. Zum Schließen voll geöffneter Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Auto lehnen, da die Griffe dann zu weit weg sind.



**Der Fahrerplatz punktet durch gute Verarbeitung und weitgehender Funktionalität.**

1,3

### Raumangebot vorne\*

⊕ Vorn fällt das Platzangebot üppig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 2,0 m finden bequem Platz. Besonders großzügig zeigt sich die Kopffreiheit. Auch die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse vorbildlich. Das subjektive Raumgefühl ist sehr angenehm.

---

## 2,0 Raumangebot hinten\*

Hinten sind zwei vollwertige Plätze und ein Notsitz vorhanden. Trotz der sehr großzügigen Innenbreite finden nur zwei Erwachsene nebeneinander bequem Platz.

⊕ Sind die vorderen Sitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so reichen die Platzverhältnisse auch im Fond für Passagiere bis knapp 1,95 m. Es stellt sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden ein, allerdings stören die C-Säulen etwas, da diese direkt neben dem Kopf sind.

⊖ Obwohl die Innenbreite verhältnismäßig groß ist, sitzen drei Personen sehr beengt.



Im Fond finden Mitfahrer bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz.

---

## 3,5 Innenraum-Variabilität

Die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt um 16 Zentimeter verschieben, zudem kann die Lehnenneigung verändert werden.

---

## 2,5 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

⊕ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist ausgewogen, tendiert aber in Richtung straff. Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden ordentlich, ohne Nachschwingen der Karosserie gedämpft. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse dringen hingegen deutlich in den Innenraum. Bei regelmäßiger Anregung tendiert die Karosserie zu leichtem Stuckern. Vertikalschwingungen werden gut gedämpft, so dass der Wagen ruhig auf der Straße liegt. Bei plötzlichen, dynamischen Richtungsänderungen ist eine gewisse, aber unkritische Seitenneigung vorhanden. Vollbeladen ändert sich das Federungsverhalten kaum.

---

### 1,8 Sitze

⊕ Vorn lassen sich die Sitze in der Höhe einstellen und besitzen eine Lordosenstütze, die sich in ihrer Intensität aber nicht in der Höhe verändern lässt. Vorn sind die Sitze stark konturiert und die Lehnen sehr hoch. Das Polster zeigt sich recht straff, bietet aber einen guten Sitzkomfort. In der Summe dieser Eigenschaften erlauben sie eine gute Sitzposition und bieten selbst in schnell durchfahrenen Kurven einen ausgezeichneten Seitenhalt. Der Fahrer kann seinen linken Fuß recht gut abstützen - eine festere Unterlage wäre allerdings besser. Auch im Fond findet man schnell eine angenehme Sitzposition, da sich die Lehnenneigung einstellen lässt. Positiv fällt vor allem die gute Oberschenkelunterstützung auf. Auch hinten sind die Lehnen hoch und das Sitzpolster ausgewogen. Deutlich weniger ausgeprägt sind hingegen die Konturen, so dass auch weniger Seitenhalt geboten wird.

## 2,7 Innengeräusch

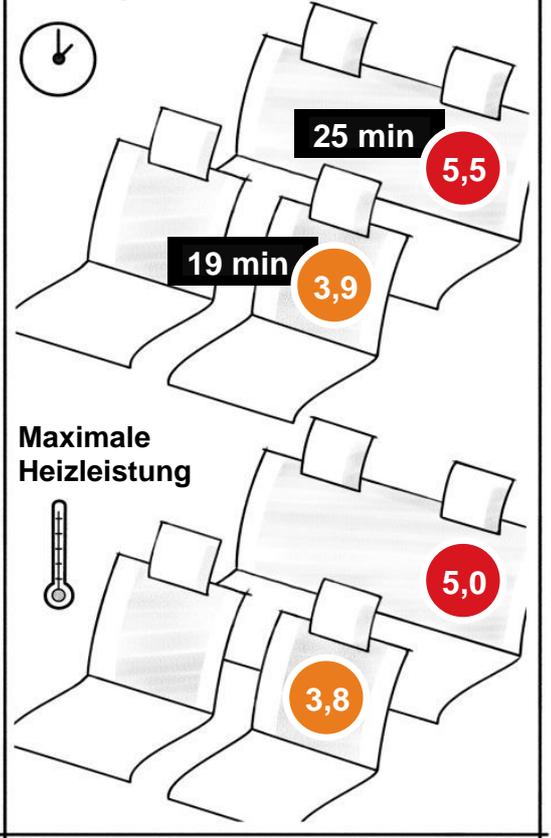
Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei 70 dB(A) - das ist guter Durchschnitt. Der Dieselmotor hält sich meist im Hintergrund, dröhnt allerdings etwas im unteren Drehzahlbereich. Dreht man ihn aus, wird er ebenfalls präsenter. Wind und Fahrgeräusche fallen nicht besonders unangenehm auf, steigen jedoch mit der Geschwindigkeit.

## 3,4 Klimatisierung

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

- + Der Altea XL Style verfügt serienmäßig über eine Klimautomatik (Climatronic), bei der sich die Temperatur für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen lässt. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, allerdings lassen sich die einzelnen Austrittsbereiche individuell einstellen.
- Das Heizungsansprechen ist träge. So dauert es vorn 19 und hinten 25 Minuten, bis die gewünschte Temperatur von 22°C erreicht wird. Auch die Heizungsleistung lässt besonders im Fond zu wünschen übrig.

### Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 Fahrleistungen\*

- + Der 2,0-l-Dieselmotor besitzt eine Maximalleistung von 140 PS und weist ein Drehmoment von 320 Nm bei 1750 U/min auf. Das genügt, um mit dem Altea XL flott voranzukommen. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird bereits nach guten 6,5 Sekunden abgeschlossen.

## 2,7 Laufkultur

Der Dieselmotor ist nicht frei von Vibrationen, allerdings werden diese nicht als störend wahrgenommen. Etwas nerviger ist das Motordröhnen, das um 1500 U/min auftritt. Dreht man den Motor aus, so neigt er zum Brummen.

## 1,3 Schaltung

- + Das Sechsgang-Direktschaltgetriebe DSG führt schnelle und zugkraftunterbrechungsfreie Gangwechsel durch. Die Gangwechsel sind meist ruckfrei. Die eingelegte Fahrstufe wird im Kombiinstrument angezeigt. Wahlweise können die Fahrstufen auch über Schaltpaddel am Lenkrad verändert werden.

---

## 1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Motorcharakteristik. Die Ganganschlüsse passen, so dass ein flottes Vorankommen stets möglich ist. Zu diesem Zweck wurde die Gesamtübersetzung allerdings eher kurz gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor in der höchsten Gangstufe mit etwa 2600 U/min.

---

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug reagiert gut auf Lenkimpulse und verhält sich richtungsstabil. Beim ADAC-Ausweichtest kann der Altea XL ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Der Wagen verhält sich zunächst untersteuernd, beim Gegenlenken drängt allerdings das Heck nach außen. Durch den ESP-Eingriff bleibt das Fahrzeug jedoch beherrschbar. Bei weniger griffiger Fahrbahn hilft die Traktionskontrolle beim Beschleunigen.

---

### 2,0 Kurvenverhalten

⊕ Der Wagen ist tendenziell untersteuernd ausgelegt - ein Verhalten das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Plötzlich auftretende Lastwechsel in der Kurve, bringen den Altea XL nicht aus der Ruhe. Im Grenzbereich greift das ESP ein. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten kaum.

---

### 2,2 Lenkung\*

Der Wendekreis fällt mit 11,3 m nur durchschnittlich aus.

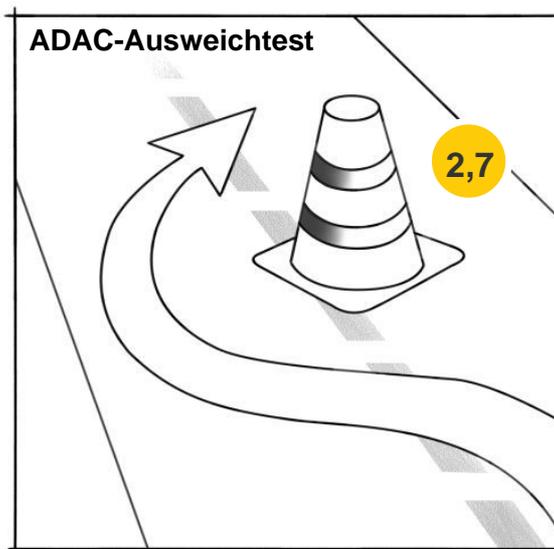
⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an. Sie ist präzise geführt und vermittelt dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt. Beim Rangieren wird kein großer Kraftaufwand benötigt und die direkte Auslegung der Lenkung unterstützt die Handlichkeit des Fahrzeugs.

---

### 2,6 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h werden 38 m bis zum Stillstand benötigt (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli P Zero Rosso, 225/45 R17 91 W).

⊕ Die Bremsanlage zeigt sich standfest. Sie spricht spontan an und lässt sich gut dosieren.



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

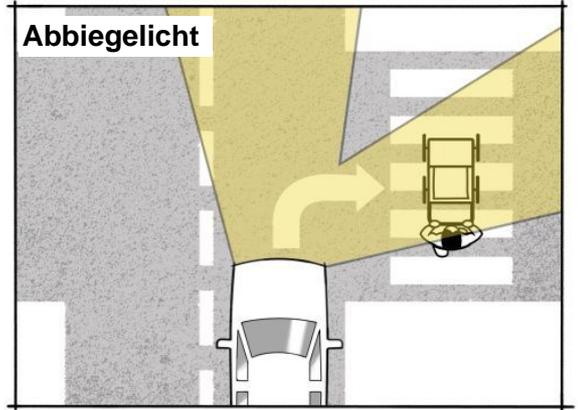
## SICHERHEIT

2,4

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistent ausgestattet. Ebenfalls serienmäßig ist ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem. Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion sind aufpreisfrei an Bord. Optional können Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht erworben werden. Bei einer Notbremsung blinkt das Bremslicht und warnt den nachfolgenden Verkehr, ab Stillstand ist dann die Warnblinkanlage aktiviert.

⊖ In den Türen sind keine Rückstrahler, die bei Dunkelheit auf den offenen Zustand dieser hinweisen würden.



**Abbiegelicht**

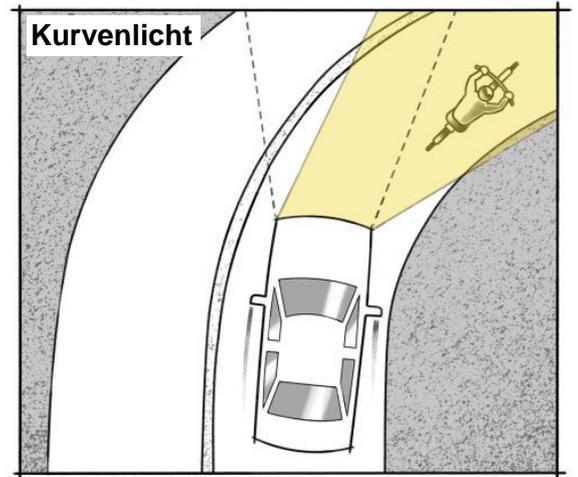
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,9

### Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Altea gute 33 Punkte und somit volle fünf Sterne (Test von 2004) - beim Altea XL ist ein ähnliches Ergebnis zu erwarten. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,90 m guten Schutz und weisen einen geringen Abstand zum Kopf auf. Die Außentürgriffe sind stabil, so dass im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufgebracht werden können.

⊖ Im Fond bieten die Stützen nur Personen bis 1,65 m ausreichenden Schutz. Und auch der horizontale Abstand zum Kopf könnte kleiner sein. Zudem wird der Fahrer nicht gewarnt, wenn die Passagiere im Fond nicht angeschnallt sind oder sich während der Fahrt abschnallen.



**Kurvenlicht**

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

1,6

### Kindersicherheit

⊕ Auf den beiden äußeren Plätzen sind Isofix-Halterungen, zur sicheren Befestigung von Kindersitzen vorhanden. Alternativ können auf diesen Plätzen die Kindersitze auch mit den Gurten lagestabil befestigt werden, da die Anlenkpunkte optimal, die Gurtschlösser fest und die Gurte lang genug sind. Da sich der Beifahrer-Airbag deaktivieren lässt, können auch dort Kindersitze sicher montiert werden. Beim Crashtest werden im Bereich Kindersicherheit gute 39 Punkte vergeben. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen sehr gut funktionierenden Einklemmschutz.

⊖ Der Mittelsitz weist eine ungünstige Sitzwulst auf und das Polster ist sehr weich, dadurch lassen sich Kindersitze nicht lagestabil befestigen. Hinten sind auch die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher.

2,6

### Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der Altea 22 Punkte. Verbesserungspotential gibt es noch bei der harten Vorderkante der Motorhaube. Positiv hingegen fallen die versteckten Scheibenwischer auf.

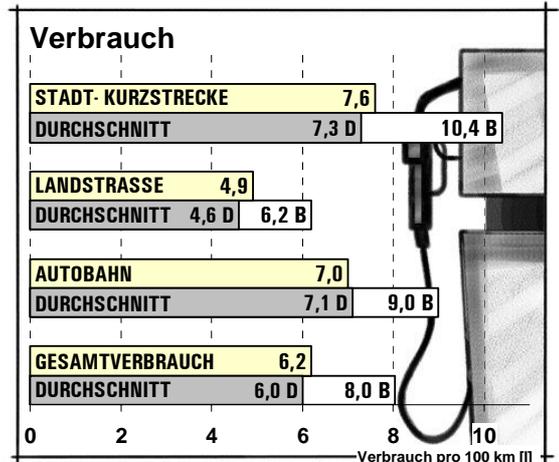
## 2,8 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der durchschnittliche Verbrauch liegt bei 6,2 l Diesel auf 100 km. Er setzt sich aus 7,6 l/100 km innerorts, 4,9 l/100 km außerorts und 7,0 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 164 g/km. Beim ADAC Ecotest reicht es für 24 Punkte.

### 1,9 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt recht gering. Lediglich im anspruchsvollen Autobahnzyklus werden etwas erhöhte Stickoxid-Werte gemessen. Im Kapitel Schadstoffe werden 41 Punkte vergeben. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht der Altea XL 65 Punkte. Das entspricht drei von fünf Sternen im Ecotest.



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

## 4,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

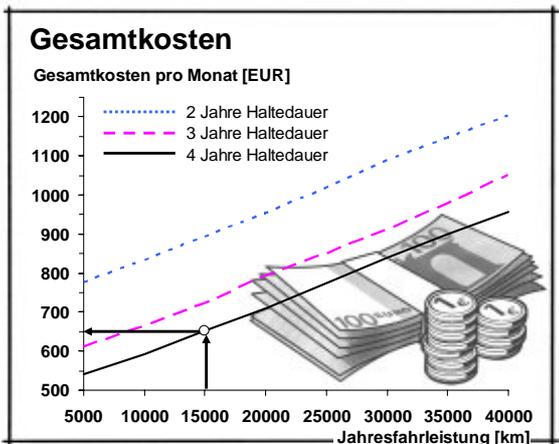
### 2,9 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Kraftstoffverbrauch beim Altea XL im guten Mittelfeld liegt, fallen auch die Kosten im Klassenvergleich durchschnittlich aus.

### 3,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Seat Altea XL 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 652 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 5,3 Wertstabilität\*

⊖ Da der Altea XL bereits seit 2006 erhältlich ist und 2009 eine Modellpflege erhalten hat, ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem neuen Modell zu rechnen. Diese Faktoren wirken sich ungünstig aus, so dass dem Seat eine schlechte Wertstabilität prognostiziert wird.

## 4,1 Kosten für Anschaffung\*

➔ Für den 2,0-l-Diesel (inkl. DSG-Getriebe) müssen in der Variante Style mindestens 26.890 Euro aufgewendet werden. Der Altea XL zeigt sich dann recht gut ausgestattet, allerdings sind keine innovativen Assistenzsysteme an Bord. Optionale Ausstattungspakete, wie Xenon-Licht kosten extra und lassen den Kaufpreis steigen. Ordert man klassenübliche Extras, so erhöht sich der Preis um ca. 1.200 Euro (ADAC Ausstattungswarenkorb).

## 4,5 Fixkosten\*

➔ Während die Haftpflicht- und die Vollkaskoeinstufung noch akzeptabel ausfallen, zeigt sich die Teilkaskoversicherung sehr ungünstig. Die Kfz-Steuer treibt mit 258 Euro pro Jahr die Fixkosten ebenfalls nach oben.

## 4,2 Monatliche Gesamtkosten\*

➔ Die Kostenbilanz des Altea XL fällt im Allgemeinen nicht niedrig aus. Besonders der hohe Wertverlust und die Fixkosten führen im Klassenvergleich, zu recht hohen monatlichen Gesamtkosten.

### DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.2 TSI Ecomotive	1.4 TSI	1.8 TSI	1.6 TDI	1.6 TDI	2.0 TDI	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	4/1197	4/1390	4/1798	4/1598	4/1598	4/1968	4/1595
Leistung [kW(PS)]	63(85)	77(105)	92(125)	118(160)	66(90)	77(105)	103(140)	72(98)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	132/3600	175/1550	200/1750	250/1500	230/1500	250/1500	320/1750	144/3800
0-100 km/h[s]	15,4	11,6	10,5	8,6	14,1	12,4	9,8	14,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	169	184	194	210	172	183	201	178
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	6,4 S	7,0 S	7,4 S	5,3 D	5,4 D	5,6 D	10,5 FG
CO2 [g/km]	152	132	152	159	126	126	129	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	15/16/18	16/18/19	16/18/19	16/18/22	16/18/22	16/19/22	15/16/19
Steuer pro Jahr [Euro]	112	68	112	134	184	184	228	130
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	504	545	599	657	544	554	616	543
Preis [Euro]	16.190	19.590	22.090	24.990	21.290	21.890	25.090	21.390

#### 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	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,35/11,3 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>6,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,4 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,6/ 4,9/ 7,0 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	144g/km / <b>163g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4467/1768/1581 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1930 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1540 kg/509 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>460 l/875 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>885 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>131 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>50 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>91 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>380 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>652 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/22
Grundpreis	26.890 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 Altea XL 2.0 TDI Style DSG (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Automatikgetriebe (DSG)	1.800 Euro <sup>o</sup>
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Bi-Xenon-Licht)	ab 960 <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor (Technologie-Paket)	350 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Bi-Xenon-Licht)	ab 960 <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/295 Euro <sup>o</sup>
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Technologie-Paket)	350 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	900 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach (Glas)	860 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,2

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest