



Arno Lommers
1 maart 2006

Intro

Allereerst excuses voor de sneeuwerige foto's, want ondanks de sneeuw waarmee de regio Rotterdam vandaag ineens bedekt was, heb ik toch doorgezet en zodoende een aardige indruk kunnen krijgen van de Seat Altea. De testauto is een 1.9 TDi in Businessline-uitvoering. Onder andere door het standaard navigatiesysteem is dit met uitstekende uitvoering voor de leasemarkt waarin de Altea het goed doet. Ook de kleur Schaduwgrijs metallic is erg representatief.

Seat zet de Altea in de markt als MSV. Multi Sports Vehicle. Nu moeten de woorden 'esports' en 'emulti' met een korreltje zout genomen worden, maar hierover verderop meer. Sinds zijn introductie in juni 2004 is het in ieder geval een welkome aanvulling op het inmiddels zeer uitgebreide midi-mpv-segment op de Nederlandse

markt.



Het exterieur

Ten opzichte van zijn collega midi-mpv's oogt de Altea behoorlijk strak. De slogan van Seat, 'Auto Emotion', gaat voor het uiterlijk zeker op. De bedoeling van Seat was om de Altea er minder bus-achtig uit te laten zien dan andere mpv's. In de motorkap is een diepe V-vorm te herkennen die uitloopt in de kleine grille met het Seat-logo. Hieronder zit een bumper met honingraat luchtinlaten en aan beide zijden mistlampen. De koplampen lopen door in de voorspatborden en zijn druppelvormig. Ook in de zijkant zijn allerlei vormen te herkennen. Het eerste dat opvalt is de sierlijke boogvorm. Deze loopt vanaf het voorspatbord door tot de achterste wielkast. Waarop

Seat Altea 1.9 TDi Businessline

de Altea zich eveneens onderscheidt van de concurrentie is de hoge raamlijn. Zelfs de zijspiegels passen goed in het ontwerp. Aan de achterkant bolt de carrosserie onder de kleine achterraut op en loopt na het Seat-logo weer naar binnen. Voor de kentekenplaat is een aparte plaats gereserveerd in de achterbumper waarin links het mistachterlicht zit en rechts de achteruitrijlamp. Net als de koplampen lopen de achterlichtunits om de hoeken van de koets. De achterlichten bestaan uit een rond vormgegeven ontwerp waarbinnen de knipperlichten zitten.



Het interieur

Omdat Seat de Altea niet teveel op een busjes-mpv wilde laten lijken is de instap geen klimoefening maar is deze slechts enkele centimeters hoger dan in een middenklasse

hatchback. De bestuurdersstoel is ook lekker diep instelbaar. Mede door de hoge raamlijn geeft dit een geborgen gevoel. Het stuurwiel is lekker ver naar je toe te halen wat het gevoel van controle over de auto vergroot. De voorstoelen zitten comfortabel en zijn ruim van afmetingen. Eveneens comfortabel, zeker bij het schakelen, is de middenarmsteun waaronder zich in de Businessline-uitvoering een 6-CD-wisselaar bevindt. Deze armsteun is ook omhoog te klappen zodat je beter bij de handrem kan.

Het dashboard is net als in de Seat Leon gemaakt van hard kunststof, maar door de gebruikte motieven, vormen en grijstinten ziet het er best aardig uit. De middenconsole is ergonomisch prima voor elkaar, wat onder andere komt door de hoek waar in hij is geplaatst. De aircobediening en radio zijn met duidelijke knoppen in te stellen. In tegenstelling tot veel concurrenten zit de versnellingspook in de Altea nog gewoon op de ouderwetse plaats. Op de middentunnel dus en niet in een eiland aan het dashboard. Desondanks is hij prima bereikbaar. De meters zijn verdeeld in drie delen. Links een combinatie van brandstof- en temperatuurmeter en boordcomputer, in het midden de toerenteller en rechts de snelheidsmeter. Altijd is in een oogopslag te zien hoe snel je rijdt of hoeveel toeren de motor maakt, de schaalverdeling is erg duidelijk. Het enige wat ik mis is een controlelampje voor de (mist)verlichting.

Waar je aan ziet dat de Altea toch wat mpv-trekjes heeft is de beenruimte achterin. Die is in ruime mate aanwezig. Ook over hoofdruimte hebben passagiers niets te klagen. De achterbank zit comfortabel, de rugleuning van de middelste zitplaats is om te klappen tot armsteun.

Om de standaard al best ruime kofferbak te vergroten is sinds modeljaar 2006 een in delen verschuifbare achterbank standaard. Onder de bagagevloer bevindt zich nog een aparte ruimte waar platte voorwerpen ondergebracht kunnen worden. Om maximale laadcapaciteit te creëren kunnen de rugleuningen van de achterbank omgeklapt worden. Er ontstaat vanzelf een vlakke laadvloer omdat de zitting hierbij een stukje naar voren schuift.



Het rijden

Door de weersomstandigheden tijdens de test heb ik het bochtgedrag niet tot op het bot kunnen testen. Maar wat ik wel heb kunnen ervaren is positief. De Altea helt nauwelijks over en heeft zo goed als geen last van onderstuur als de bestuurder de bocht uitaccelereert. De vering en demping is in deze Businessline (gebaseerd op de Stylance) op comfort afgestemd. Alle oneffenheden in de weg worden onmerkbaar verwerkt. Meer sportievere rijders zullen aan de Sport-Up-versie met sportonderstel en optioneel 17-inch lichtmetaal vast meer plezier beleven.

Aan het gebrom voorin te horen is het duidelijk dat hier een dieselmotor aan het werk is. De 1.9 TDi levert 105 pk en 250 Nm. Deze waarden worden, een moderne diesel

waardig, gehaald bij lage toerentallen. Hierdoor is de motor heerlijk soepel en schakellui te berijden. Ik heb me persoonlijk niet gestoord aan het motorgeluid. Er bestaan tegenwoordig gecultiveerdere common-rails maar eenmaal op snelheid is er van enige rauwheid geen sprake. Als het toerental onder de 1.250 zakt voel je wel wat lichte trillingen in het stuurwiel en duurt het even voor de turbo aan het werk gaat. De turbo hoor je overigens in het interieur niet fluiten. Het bruikbare toereengebied ligt tussen de 1.500 en 3.500 toeren. Dit lijkt beperkt, maar door middel van de soepel en direct te bedienen vijfversnellingsbak is het geen probleem om vlot door te rijden. Bij flink versnellen geeft de TDi-motor een klein duwtje in de rug, maar een echt explosief gevoel kan hij niet te weeg brengen. Typisch voor een turbodiesel met vijfversnellingen zijn de lange versnellingsbakverhoudingen. In één gang laten gaan door trekken tot 3.000 toeren heeft een snelheid van 60 km/h tot gevolg. Dat doet een benzinemotor met hetzelfde vermogen hem niet na, met dank aan het enorme koppel van de diesel.

In eerste instantie vond ik het sturen erg licht gaan, maar na enige gewenning beschikt de Altea toch wel over een fijne stuurinrichting. Eigenlijk moet je het stuur een beetje één gang laten gaan door het soepel door je handen te laten glijden. Het overzicht vanaf de bestuurdersstoel is niet geweldig. De neus is niet op lengte in te schatten, de brede C-stijl zit in de weg bij kijken over de schouder en bij de buitenspiegels gaat vorm eveneens boven functie.



Slot

De term ‘Multi Sports Vehicle’ die Seat aan de Altea geeft komt bij deze 1.9 TDi Businessline niet overdadig naar voren. Daar is toch echt een Sport-Up met 2.0 FSi met 150 pk of 2.0 TDi met 140 pk voor nodig. Het onderstel kan duidelijk meer aan dan de kracht die de testauto levert. Desondanks is het een zeer comfortabele en best vlotte auto die er blits bij staat. Voor een prijs van â,- 28.635 mag er natuurlijk best wat verwacht worden. Op het gebied van standaarduitrusting pakt de Altea Businessline dan ook punten. Navigatie, parkeersensoren en regensensor bijvoorbeeld zijn aanwezig. De concurrentie bestaat uit onder andere de Ford Focus C-Max, Peugeot 307 SW en Renault Sc nic. Met vergelijkbaar vermogende motoren kosten deze auto s eveneens rond de 28   29 mille.

Plus

- + Styling exterieur
- + Ruimte achterbank
- + Standaarduitrusting

Min

- Overzicht carrosserie
- Stuurt iets te licht
- Geen controlelampje (mist)verlichting