



## Comeback kid

Slechts een enkeling is goed genoeg om na jaren van afwezigheid het strijdtoneel opnieuw te betreden. Wat in het werkelijke leven onder topsporters en artiesten vaak voorkomt is in de autobranche veel minder gebruikelijk. Des te opmerkelijker is het dat Seat voor deze strategie heeft gekozen en een oud Audi-ontwerp nieuw leven heeft ingeblazen. Seat heeft de Exeo een nieuw gezicht gegeven, maar is de begeerte eigenlijk niet al uitgedoofd?



## Frisse verschijning

Aan het vernieuwde uiterlijk zal het in ieder geval niet liggen. Met nieuwe lijnen en een sportievere snit lijkt de Exeo aan een jeugd te beginnen die de A4 nooit gehad heeft. Het grijze driedelige maatpak is voorgoed verdwenen en vervangen door een sprankelende casual look. Deze nieuwe frisheid detoneert echter niet met de basis van het ontwerp, het vult het eerder aan. Van een simpele facelift kan men derhalve niet spreken, er is duidelijk veel aandacht en zorg in de algehele lijn van de auto gestoken. Zodoende heeft de Exeo zijn eigen uitstraling zonder over te komen als een uitgeklede middenklasser.



Met een gewaagde kleur en grote wielen is de Exeo zelfs een leuke verschijning geworden. Dat het geen opa met All-Stars schoenen is komt door de stoerdere voorkant met plattere neus. Grote koelopeningen en sportief gesneden koplampen zorgen voor een zuidelijke flair die past in de modellenlijn van Seat. Ook de achterzijde is herkenbaar als Seat, de vorm en lay-out van de achterlichten lijken geïnspireerd te zijn op die van de stokoude Cordoba sedan, waardoor het toch een tikje gedateerd overkomt. De sterkere uitvoeringen hebben aan weerszijden mooie uitlaatsierstukken die indruk op achterliggers moeten maken, een mooie zescilindersound zal daar echter nooit uit komen.



## Kwalitatief sterk

Ondanks dat we met Sport-uitvoering te maken hebben gaat het er binnenin een stuk minder rebels aan toe. Omdat het dashboard van de A4 Cabrio is overgenomen valt er toch nog een soort speelsheid te bespeuren. De heersende atmosfeer aan boord is echter die van een Duitse middenklasse sedan met een degelijke en steriele afwerking. Een fantasievoller ontwerp zou meer in overeenstemming met de geslaagde buitenkant zijn geweest. Puur zakelijk gezien valt er natuurlijk niets op aan te merken, maar op emotioneel vlak roept het



interieur totaal geen gevoelens op. Slechts de ronde ventilatierooster, sportief gevormde stoelen en pianolak-achtige inleglijsten proberen een sportieve sfeer na te bootsen, maar aan een zuidelijke allure kan het desondanks niet tippen. Het is alsof een Spaans schone zich heeft uitgesloofd om een Bratwurst te bereiden. Lekker, maar niet speciaal.

Geheel volgens receptboek heeft zij wel gebruik gemaakt van voldoende ingrediënten. Zelfs de meest kale Reference zit al lekker vol met aardige opties zoals een klimaatregeling. De Sport voegt daar zaken als cruise controle, parkeersensoren, donker getinte achterruiten en de eerder genoemde sportstoelen aan toe. Deze bieden door hun sterk geprofileerde vorm lekker veel ondersteuning, maar hebben wel een harde zitting. Achterin gaat het er geheel volgens verwachting krap aan toe. De beenruimte is nog acceptabel, hinderlijker is echter de beperkte hoofdruimte en lastige instap. Ook is het te betreuren dat Seat voorin de onhandig in de weg zittende middenarmsteun heeft overgenomen, die hadden ze op z'n minst mogen aanpassen.

## Merkbaar sportiever

Voor een temperamentvolle rit zorgt in ons exemplaar de vernieuwde 2.0 TDI met common-rail inspuiting. Het bekende nagelende TDI geluid is hierdoor een stuk afgenomen, maar nog steeds aanwezig. Door de goede geluidsisolatie van het interieur is de geluidsoverlast tot een minimum beperkt. Seat biedt de 2.0 TDI in drie vermogensvarianten aan, waarvan ons exemplaar met 143pk en 320Nm de middelste is. De door ons gereden Sport-uitvoering is





niet verkrijgbaar met de lichte 120pk-variant, omdat 143 of 170pk beter past bij het sportievere karakter van de Sport die onder andere van een sportonderstel is voorzien. Hoewel de demping daardoor met 30% is verstevigd heeft het comfort er niet veel onder te lijden.

Ten opzichte van andere uitvoeringen schijnt daardoor met name het bochtkarakter verbeterd te zijn, wat uiterst geloofwaardig klinkt. De basis daarvoor vormt de directe besturing die stuurbewegingen met veel precisie aan de voorwielen weet door te geven. Daarnaast biedt de stuurinrichting voldoende weerstand om zonder stuurcorrecties een lange bocht te volgen. Toch mist de besturing gevoel waardoor het net niet op BMW niveau is. Dat neemt niet weg dat de Exeo een goed weggedrag kent, mede doordat overhellen dankzij het sportonderstel tot een minimum wordt beperkt. Omdat de motor voor de vooras is geplaatst krijgt de Exeo wel iets eerder last van onderstuur.

Op rechte stukken weet de 2.0 TDI met zijn lage verbruik te scoren. Met 5,6 liter per 100km is het een zuinige krachtbron die zodoende ook met een B-label wordt beloond. Toch zijn de prestaties niet ondermaats, de sprint naar 100km/h voltrekt zich binnen 10 seconden. Tussen 1.750 en 2.500tpm is het maximale koppel van 320Nm aanwezig, wat goed te merken is omdat onder de 1.750tpm de motor nogal doodsvaart aanvoelt. Daarboven bouwt de turbo opeens veel druk op wat resulteert in de typische duw in de rug. De diesel is gekoppeld aan een zesversnellingsbak die eenvoudig van verzet wisselt. Eigenlijk gaat de algehele bediening van de Exeo moeiteloos en vanzelfsprekend, je hoeft er niet bij na te denken.

## Vertrouwd

Is de Exeo door de talrijke aanpassingen een compleet andere auto geworden? Deze vraag moeten wij negatief beantwoorden. Ondanks dat het uiterlijk flink is gewijzigd en de auto duidelijk op de meer sportieve rijder is afgestemd bleef er een déjà vu gevoel hangen. De gemaakte ervaring met de Exeo komt eigenlijk exact overeen met die van de vorige generatie Audi A4, ook al is dat niet voor honderd procent het geval. Omdat er technisch niet al te veel aan de basis is gesleuteld zal de Exeo voor elke Audi rijder een feest der herkenning zijn. Daar is echter helemaal niets mis mee, de Exeo behoort in meerdere opzichten nog steeds tot de betere auto's uit de middenklasse. Zijn scherpe prijsstelling en goede uitrusting maakt hem tot een interessant alternatief voor mensen die eens iets anders willen dan een Skoda Superb of Volkswagen Passat.



© Rijtesten.nl

Fotografie: Jesse Kraal



## Plus

- + Interessante prijsstelling
- + Zuinig en vlot
- + Bewezen kwaliteit

## Min

- Ruimte op achterbank
- Weinig spannend interieur