



Stationwagen

Om leaserijgend Nederland beter van dienst te zijn heeft Seat een bijzondere stap gezet. In samenwerking met Audi heeft Seat de productielijn van de vorige A4 overgenomen om daar een nieuwe middenklasser op te assembleren. Dit nieuwe model van Seat, de Exeo, komt het D-segment voor dit Spaanse merk versterken. Een opvolger van de – succesloze – Toledo is het niet, ook al zal dit model stilletjes aan de zijkant het podium verlaten. De Exeo wordt gepositioneerd in een segment waar de Spanjaarden niet eerder in deelnamen. Een A4 als basis



lijkt hierdoor zijn doel niet te missen. Technisch dus een Audi, maar met een vriendelijke Spaanse temperament en een al even vriendelijk en zonnig prijskaartje. De sedan is er namelijk vanaf € 24.995 waarbij voor de station, de ST, een meerprijs van € 1.300 wordt gevraagd.

Vlak na de introductie van de sedan komt de ST al op de markt waarbij alle ogen direct op deze stationwagen zijn gericht. Seat verwacht dat circa 70% van de kopers 'ST' op de achterklep zal hebben staan. Dat doel lijkt met het huidige leaseaanbod reëel haalbaar. Echter pakken wij juist een uitvoering die voor de meeste particulieren interessant lijkt te zijn. Onze ST is het basismodel, de 1.6 benzine, als Reference-uitvoering. Deze heeft een instapprijs van € 25.295 en mag daardoor zeker te boek komen staan als een prijsvechter in dit segment naast bijvoorbeeld de Skoda Octavia Combi. Maar kan de Exeo ST ook hoger geklasseerde - maar duurere - concurrenten als broer Volkswagen Passat, de scherp sturende Ford Mondeo of de solide Mazda 6 aan?

Oud en vertrouwd

De basis van deze Seat ligt zoals gezegd in Duitsland. De techniek, maar vooral het ontwerp, komt uit dit land. Als de Exeo voor de eerste keer op het toneel verschijnt, is de auto in grote lijnen inderdaad te herkennen als een Audi A4 van de vorige generatie. Vooral aan de zijkant is de genoemde Duitser goed te herkennen, maar ook in dit geval geldt het spreekwoord: "beter goed gestolen dan slecht verzonnen". Om de Exeo toch een eigen gezicht te geven, hebben de Seat-ontwerpers de Exeo een





andere neus gegeven om meer in de familie te passen. Het grote logo is daar natuurlijk het beste voorbeeld van. De grille en koplampen zijn geïnspireerd op die van de huidige Ibiza, wat ook het familieverband vergroot. Standaard is elke Exeo voorzien van mistverlichting in de voorbumper. Aan de voorzijde is de ST dan ook identiek aan de sedan.

Aan de zijkant zien we de naar achter doorlopende daklijn met de schuin aflopende achterkant die de lijn van de oude A4 goed verraaft. De achterlichten zijn wel typisch Seat, tenminste die van de laatste generatie Ibiza waar ze eenzelfde design hebben. De units zijn wat kleiner waardoor het oppervlak van de klep nogal domineert. Daar prijkt ook gecentreerd de typeaanduiding, voor het geval u het vergeten was. De Exeo ST is niet bepaald een ruimtewonder, dat weten we nog wel van de A4. Door de grote achterklep en de neerklapbare achterbank is er toch nog een hele ruimte te creëren achterin de ST, en dat is toch het grote pluspunt van deze station. De Exeo ST is standaard voorzien van dakrails voor het vervoeren van minder handzame bagage. Deze Reference uitvoering heeft als extra de 16-inch Dante lichtmetalen velgen meegekregen. Standaard zou de Reference op stalen velgen met wioldoppen staan. De meerprijs van € 695 is dat wat ons betreft wel waard. Echter zijn in elke uitvoering de bumpers en spiegels in de carrosseriekleur meegespoten.

Degelijkheid troef

Ook binnenin de Spanjaard vinden we een bekend interieur. Zó bekend zelfs, dat de vorige A4 Cabriolet hetzelfde maatpak met zich meedraagt. De stoelen zitten goed, zijn zowel in de hoogte als in de diepte van voldoende lengte voorzien en laten zich eenvoudig verstellen. Ook het stuurwiel is zowel in hoogte als in diepte te verstellen. De algemene degelijkheid wordt al gedeeltelijk bevestigd als de portierdeur wordt gesloten. Een kluisdeur lijkt er niets bij. Het dashboard zit kwalitatief goed in elkaar, maar zal geen hoofdprijs verdienen voor de sierlijkheid. Nee, degelijkheid is hier troef. Ergonomie staat binnenin op een hoge plank, alleen de



climaatcontrole is laag geplaatst en lastiger bereikbaar achter de versnellingspook. Het comfortpakket is zijn meerprijs van € 295 meer dan waard, waarvoor de Exeo wordt voorzien van cruise controle, een multifunctioneel stuurwiel en een middenarmsteun. De middenarmsteun zit overigens wel erg in de weg bij het gebruik van de handrem. Karig is het niet binnenin, de gereden Exeo ST Reference heeft gescheiden climate control, een geïntegreerde radio/cd-speler met AUX-aansluiting en elektrische ramen en spiegels.

Achterin de Exeo is ruimte niet de eerste gedachten die in je opkomt. Een volwassene van 1.85 meter zit toch klem met zijn knieën tegen de voorstoelen. In de hoogte is er minder reden tot klagen, maar ook hier houdt de ruimte niet over. De achterbank zit - door zijn gewelvingen - wel goed, maar is met zijn standaard Isofix-systeem duidelijk een aangelegenheid voor de kids. De inhoud en vooral de toegang



van de bagageruimte is het sterke punt van de ST in verhouding tot de sedan. Met 442 liter kan alles geplaatst worden onder het afdekzeil, als er tot het dak gestapeld wordt dan loopt het op tot 564 liter. Met de achterbank plat kan er maximaal 1.354 liter in de Exeo ST achtergelaten worden. Dit zijn gegevens die niet direct imponeren, maar de ST moet dan ook niet gezien worden als een fullsize ruimtewonder, meer als een elegante stationwagen. Standaard wordt de bagageruimte van de ST voorzien van een rolscherm om de ruimte af te dekken, een bagagenet voor rondslingerende onderdelen en een 12-volt aansluiting.

Basis benzine

De Spanjaarden leveren de Exeo met diverse benzine- en dieselmotoren. Voor wat betreft de benzine-varianten is er keuze uit een 1.6 met 102 pk, een 1.8 turbo met 150 pk en een 2.0 turbo met 200 pk. TDI's zijn er met vermogens van 120, 142 en 170 pk. De eerst genoemde benzine-uitvoering, de 1.6 met 102 pk is de basismotor en leek ons het meest geschikt voor een test die vooral voor de particulier het meest interessant is. De 1.600 zien we bij meer modellen in het VAG-concern maar loopt nu toch echt wel wat achter de feiten aan



in het 'turbofeest' van de laatste tijd. Een snelheidmonster is het dus niet, maar stap je met lage verwachtingen in de auto dan is de acceleratie in 13.1 seconden naar de 100 km/h en een topsnelheid van 186 km/h acceptabel. In de stad en binnen de bebouwde kom is het geen verrassing dat de Exeo ST makkelijk met het verkeer meekomt. Buiten de bebouwde kom, richting de 100 km/h, en op de snelwegen is dit een ander verhaal. De bak moet dan verzet worden naar de vijfde, maar liever naar de vierde versnelling om nog enigszins van een inhaalactie te spreken. De zesde versnelling speelt in dit verhaal geen enkele rol, deze is duidelijk om alleen het verbruik te drukken. De versnellingsbak goit ook deels roet in het eten. Het H-patroon is wel duidelijk te vinden, maar de bak haakt te veel, vooral het tweede verzet.

De rijeigenschappen zouden bekend moeten zijn van de Audi A4. Toch wist deze nieuwe Spaanse telg ons te verrassen met een solide koets op zowel een wegdek met oneffenheden als snelle koerswisselingen. Erg veel gevoel zit er niet in de stuurinstallatie, maar genoeg om de Exeo aan te voelen waar je hem wil hebben in de bocht. Het comfort staat nog steeds op een hoog niveau, daar zijn de minste compromissen in gemaakt. Mede door de stoelen is een lange rit gemakkelijk te maken en stap je fris en fruitig weer uit de auto. Het enige minpunt wat wij hebben kunnen ontdekken is het geluidsniveau, wat hoog uitkomt door de hoge toeren die te motor moet maken om de meeste vooruitgang te boeken. Op snelheid, en zeker op de snelweg in de zesde versnelling, valt dit grotendeels weg. Ook het verbruik heeft last van de hoge toeren, het testverbruik lag een dikke liter hoger per 100 km dan de verbruiksopgave ons deed geloven.



Tweedehands jas

De Seat Exeo ST is een nieuwe auto in een oud jasje. Meer of minder kunnen we er feitelijk niet van maken. Of deze station over een aantal jaren nog steeds mee kan lopen in de huidige markt zal moeten blijken, maar echt verouderd is het geheel dan wel. Kijken we naar de prestaties mogen we daar niet over klagen. Verwacht je niet te veel, dan stelt deze basisbenzine je niet teleur. Zijn degelijkheid en neutrale rijeigenschappen blijven de belangrijkste pijlers van de Exeo.



De meeste automobilisten van deze Exeo zullen waarschijnlijk diesels in het vooronder krijgen, maar gezien de particuliere markt is de 1.6-liter helemaal geen verkeerde keuze, zeker gezien zijn prijsstelling van € 25.295 voor de Reference. Wil je meer, dan betaal je uiteraard bij. Echter moet er bij Seat minder diep in de buidel worden getast dan je wellicht zou denken, de opties zijn vriendelijk geprijsd. Zo reden we deze uitvoering - met metallic lak, comfortpakket, 16-inch lichtmetaal en vier extra speakers - voor € 27.235. Een alleszins schappelijke prijs voor deze nieuwe telg in het D-segment, met name als je bedenkt dat de meeste concurrenten over de magische grens van € 30.000 vallen.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Prijs-/Kwaliteitverhouding
- + Degelijkheid
- + Prima reisgezel

Min

- Hakerige versnellingsbak
- Motorgeluid bij hoge(re) toeren
- Handrem klemt onder middenarmsteun