



Intro

Seat is binnen de VAG-groep het merk voor de sportieve automobilist, of in ieder geval voor degene die zich graag zo wil voelen. Want zeg eerlijk, in de praktijk zijn het niet alleen maar gezonde, jonge mensen die in het weekend met een racefiets of surfplank achterin op pad gaan met hun Seat, maar ook de gewone mens die na het werk liever lui dan moe is voelt zich aangetrokken tot het dynamische imago van het Spaanse merk. De Altea is een goede combinatie van design en ruimte en de klanten kunnen dat waarderen, getuigen de verkopen.



De mooiste midi-MPV van dit moment

Een andere trend van deze tijd is een lekkere motor in combinatie met een van de ruimste uitrustingsniveaus. Natuurlijk, het uiterlijk van de Altea is zeer geschikt om er een stel lekker grote wielen onder te zetten en de 2.0 TDi maakt er een behoorlijk vlotte auto van, maar de keerzijde is natuurlijk het prijskaartje. Is de basisversie dan geen goede keuze? Dat wordt duidelijk in deze test. Het betreft hier de 1.6 Reference met voordelig Emotion-pakket.

Het exterieur

De Altea is een van de meest dynamisch vormgegeven MPV's, of zoals Seat zegt een MSV wat staat voor Multi Sports Vehicle. Veel mooie rondingen die allemaal goed met elkaar in verhouding staan en een oplopende raamlijn maken er een serieus ogende auto van. Een nadeel kleeft er wel aan het snelle design, want door de brede C-stijl is het zicht schuin naar achter niet overvloedig. Ook het overzicht aan de voorkant staat door de diep liggende motorkap niet op hoog niveau. Wie mooi wil zijn...

Standaard staat de Reference-uitvoering op stalen wielen met wieldoppen, maar de testauto is voorzien van



Centraal op de achterklep de typeaanduiding



lichtmetalen 16-inch "Hydra"-wielen wat de Altea goed staat. Ook de donker getinte achterruiten die net als de wielen en de mistlampen in de voorbumper tot het Emotion-pakket behoren geven net dat beetje extra uitstraling aan de Altea.

Seat biedt de mogelijkheid om de buitenkant nog sportiever te laten ogen. Buiten het gebruikelijke uitlaatsierstuk (€ 100) kan onder meer gekozen worden voor 17- of 18-inch wielen, verschillende chromen accenten en zelfs een aerodynamic-pakket met voor-/achter- en dakspoiler en sideskirts, maar daar hangt natuurlijk wel een prijskaartje aan.

Het interieur

Het interieur van de Altea is lekker ruimtelijk opgezet. Je zit ver van het uiterste punt van de voorruit en het dashboard staat schuin in het interieur, niet zo erg als bij de Volkswagen Touran bijvoorbeeld, maar het geeft wel een gevoel van ruimte al heb ik liever een wat meer verticale opzet. Met een lage zitpositie heb je al gauw het gevoel óp het dashboard te moeten kijken in plaats van er tegenaan. De voorstoelen geven lekker veel steun en de rugleuningen zijn lang wat zorgt voor steun in de schouderregio. De verstelbaarheid is goed, al zou de voorkant van de zitting in hoek verstelbaar moeten zijn. Nu staat de zitting te vlak voor een goede steun aan de



Sfeervolle dashboardverlichting

bovenbenen. Lange bestuurders zullen waarschijnlijk snel met hun rechter knie tegen de middenconsole gaan leunen omdat die behoorlijk ver naar beneden reikt. In het donker is het dashboard sfeerol rood verlicht, bijna gezellig zelfs! De ergonomie is prima op orde, de herkenbare VAG-schakelaars zijn blindelings en licht te bedienen en laten niets aan het toeval over. De automatische airco is een heerlijkheid, nooit meer een constant loeiende ventilator of luchtstroom in je gezicht. Gewoon de gewenste temperatuur instellen en de luchtstroom wordt ongemerkt geregeld. Opbergruimte is in voldoende mate aanwezig in de vorm van de gebruikelijke portiervakken en een bakje voor de versnellingspook en in de middenarmsteun tussen de voorstoelen.

Een fijne zitpositie is snel gevonden met de al eerder gememoreerde goede verstelbaarheid van de voorstoelen. Het stuur is over een grote afstand in hoogte en lengte te verstellen, zodat ieder voor zich kan bepalen of hij liever hoog of laag zit.

Achterin is de beenruimte overvloedig aanwezig en ook over hoofdruimte hoeven passagiers niet te klagen. De achterbank zit lekker stevig en de zitting is iets gekanteld wat een goede steun aan het zitvlak geeft. Het middendeel van de rugleuning kan worden omgeklapt en doet dan dienst als armsteun met bekerhouders.

De bagageruimte is niet zo variabel als van een MPV verwacht mag worden, maar de beschikbare 409 liters zijn voldoende om met vijf personen een weekje op vakantie te gaan en er is zelfs voorzien in een



dubbele bodem en verschuifbare achterbank. Om de maximale hoeveelheid ruimte te creëren is de rugleuning van de achterbank in twee delen neerklapbaar waarbij tegelijkertijd de zittingen naar onderen schuiven voor een vlakke laadvloer.

De Altea Reference is dan wel de basisuitvoering, maar te klagen over de uitrusting is er zeker niet. Elektrische ramen vóór, centrale deurvergrendeling met afstandsbediening en handmatige airco zitten er gewoon op. Met het slechts € 495 kostende Emotion-pakket komen daar nog eens een boordcomputer, cruise control, volautomatisch airco en verschillende uiterlijke verfraaiingen bij. Altijd doen dus, dat pakket.

Het rijden

Seat heeft gekozen om als basismotorisering de 1.6 8-klepper van 102 pk in te zetten. Waarom niet de even grote 16-klepper of de moderne FSi-motor met 115 pk, eveneens met dezelfde cilinderinhoud? Waarschijnlijk een kostenprobleem of er liggen nog veel 8-kleppers op voorraad bij moeder Volkswagen.

Met een maximaal vermogen van 102 pk op 1.295 kilogram lijkt het in theorie niet over te houden met de prestaties, maar dat valt alleszins mee, de motor is zelfs een tikkeltje pittig. Door het karakter van 8-klepsmotoren is ook bij lage toeren redelijk wat trekkracht voorhanden, maar verwacht geen strepentrekker, het blijft een beschaafd 1.6'je natuurlijk.



Valt niet tegen, voor een basismotor

De uitlaat van de testauto was niet helemaal correct uit de fabriek gekomen, in de middenpijp zat een klein lekje (was op den duur te ruiken tijdens acceleratieproeven) en in de einddemper was er een schotje losgeraakt. Dit had tot gevolg dat de uitlaat een sportieve snerp ten gehore bracht, bijna verslavend in combinatie met het vlotte karakter van de motor, maar dat hoort er dus niet bij. Op de snelweg zou het bij een constante snelheid van 100-120 km/h wel eens irritant kunnen worden, die snerp op de achtergrond. De nieuwe uitlaat was al gearriveerd bij de dealer, klaar voor montage.

Het weggedrag van de Altea Reference is vooral op comfort afgestemd, voor een steviger geveerd onderstel is er de Sport-Up. Drempels kunnen met een behoorlijke vaart genomen worden zonder dat er stoten doordringen tot het interieur en lange welvingen in het wegdek worden zonder deinerig te worden genomen. Wat mij betreft mag het sportonderstel van de Sport-Up op elke Altea in ieder geval als (kostenloze) optie geleverd worden, maar waarschijnlijk zitten daar weinig klanten op te wachten. Schakelen gaat ontzettend soepel en ook de koppeling laat zich, buiten een lang aangrijppunt om, makkelijk bedienen. De directe besturing gedraagt zich keurig, ook op slecht wegdek, alleen mag de bekrachtiging zich meer op de achtergrond houden. Nu draait het stuur te licht rond wat de



communicatie niet ten goede komt.

Slot

Er is naast de Reference zelfs nog een Basis-uitvoering (die mist airco), maar die wordt zo goed als nooit verkocht. De uitrusting van de geteste auto is mooi compleet door het aantrekkelijke Emotion-pakket en € 21.990 is eigenlijk geen geld voor de geboden waar. De auto is ruim, gezegend met een fijne motorisering en, eerlijk is eerlijk, hij is gewoon mooi.

Mindere punten zijn het uitzicht rondom en de erg lichte besturing. Ook de hoek waaronder het dashboard staat kan mij nog niet erg bekoren.

Met de concurrentie vergeleken komt de Seat Altea goed mee.

Ford heeft voor precies 23 mille een Focus C-Max 1.6 in de prijslijst en Renault doet mee met de Scénic 1.6 voor € 23.895. Deze zijn duidelijk wat duurder en bieden op het gebied waar deze auto's meestal voor gekocht worden (ruimte en uitrusting) nauwelijks meer. De basisversie van de Altea is dus zo'n gekke keuze dus nog niet!



Heeft wel wat, die ronde achterlichten

Plus

- + Dynamisch uiterlijk
- + Vlotte basismotor
- + Ruimte op achterbank

Min

- Uitzicht rondom
- Plaatsing dashboard
- Lichte besturing