

## Seat Inca

### Door weer en wind

Rij-impressie | Sinds de overname door Volkswagen is Seat een Volkswagen voor slimme mensen geworden. Duitse kwaliteit tegen Spaanse prijzen. De Seat Inca is een bestelauto in een druk bevochten klasse waar ook Opel, Citroën, Renault en Volkswagen zelf actief zijn. Bij nacht en ontij reed Autozine drie dagen lang met de Seat Inca door de drukke randstad.

"Een bestelauto is een auto waarin gewerkt wordt", moeten de ontwerpers gedacht hebben. Alles in de auto gaat minder licht dan in menig Japanner. Het koppelingspedaal maakt een zeer lange slag, de schakelaars moeten stevig worden ingedrukt en diverse hendels vragen een echte beweging voordat het gewenste effect wordt bereikt. Het dashboard en de meeste knoppen en schakelaars zijn rechtstreeks overgenomen uit de Volkswagen Polo, terwijl mij niets bij staat van hard werken in de Polo.

Ook afkomstig van de Polo is de uiterst precieze snelheidsmeter. De flitspalen op de ringweg van Amsterdam zijn uitermate krap afgesteld en al bij 104 echte kilometers per uur komt de haastige automobilist op de foto. Met de teller een fractie boven de 100 wordt mijn voorganger bekeurd en bespaar ik mij een foto door snel van het gas te gaan.

### Snel?

Snel is de Inca overigens allerminst. De 1.9 liter diesel heeft voldoende kracht om de 1100 kilo wegende Inca ook met maximum belading in beweging te zetten. Ook een (geremde) aanhanger tot 1000 kg hoort volgens Seat tot de mogelijkheden. Maar zelfs zonder lading geeft Seat een tijd van 20,1 seconden op voor de sprint van 0 naar 100. De auto voelt traag terwijl de 50 of 70 KM/u altijd sneller op de teller staat dan verwacht. In de stad en op de snelweg komt de Inca prima mee.

Helaas komt de Inca ook goed mee als het om Air Miles of andere spaarzegels gaat. Maar liefst 1 op 15 lustte mijn testauto, ondanks een fluwelen

rechtervoet. De motor is bepaald niet stil maar maakt een vrij diep geluid zodat een gesprek ook op hoge snelheid prima is te voeren.

Echt belangrijk bij een dergelijke bedrijfsauto is de praktische inzet. De laadruimte is bereikbaar via twee achterdeuren van ongelijk formaat. Op de wielkasten na is de laadvloer geheel vlak. De hoogte is indrukwekkend. De Inca is hoger dan bijvoorbeeld een Renault Megane Senic of de elders in dit nummer geteste Honda HR-V. De hoge laadruimte begint al bij het oplopende dak boven de voorstoelen. Alleen een cabriolet biedt meer hoofdruimte dan de Inca.

Ondanks de hoogte is de Inca, voor een auto van dit type, opvallend ongevoelig voor zijwind. 2900 liter vracht kan zijn plek vinden in de Inca. Dat is hetzelfde of een fractie meer dan bij de directe concurrentie. De laadruimte van mijn Inca staat in verbinding met het passagierscompartiment. Tijdens een zware regenbui is de regen alleen op het dak van de laadruimte hoorbaar. Een net zo vreemde gewaarwording als de eerste rit met een auto met de motor achterin.

### Conclusie

De Seat Inca is en blijft een pure bedrijfsauto. Rijden met de Inca is geen straf, maar een enerverende gebeurtenis is het allerminst. Alle noodzakelijke voorzieningen zijn aanwezig en niets meer dan dat. In plaats van een toerenteller is een uurwerk met de subtiliteit van een stationsklok naast de snelheidsmeter te vinden. De stoelen hebben een wat korte rugleuning terwijl de hoofdsteunen in de smaak zullen vallen bij Veilig Verkeer Nederland.

De Inca is door het gemis van achterste zijruiten lastig te overzien. Net als met een bestelbusje is het zaak goed vooruit te kijken en te weten waar het overige verkeer zich bevindt. De Seat Inca is een functionele bestelwagen die het Seat imago waar maakt: veel kwaliteit voor relatief weinig geld. Begeerlijk als privé bezit is de Inca allerminst. ■



## Specificaties

### Seat Inca 1.9 SDi Van

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	421 x 170 x 184 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.115 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.000 kg
Tankinhoud	54 l
Bagageruimte	2900 l
Bandenmaat	

#### Motor en prestaties

Motorinhoud	1896 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	64 pk @ 4200 tpm
Koppel	128 Nm @ 2400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	20,1 sec.
Topsnelheid	144 km/u
Verbruik gemiddeld	6,3 l / 100 km
Verbruik stad	7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

#### Prijs

Prijs	€ 10.921,-
Prijs instapmodel	€ 9.534,-