



Seat Exeo ST Lange-afstandskampioen

Autotest | De Seat Exeo is een auto voor de lange afstand. Al in 2004 verscheen de auto op de markt, toen nog als "Audi A4". Van origine is de Exeo een grote, comfortabele auto om lange afstanden mee af te leggen. Bovendien is diezelfde Exeo sinds kort voorzien van een automatische versnellingsbak in combinatie met een 2.0 liter dieselmotor, waardoor het comfort nog groter zou moeten worden. Tijd voor een extra lange proefrit.

De extra lange testrit begint bij de Seat-fabriek in Spanje. Het is geen geheim dat de Seat Exeo is gebaseerd op de vorige generatie van de Audi A4. Alle machines die ooit werden gebruikt om de A4 te produceren, zijn in 2008 van Duitsland naar Spanje verhuisd. Het ontwerp van de A4 werd iets aangepast, zodat de Exeo er uitziet als een echte Seat. Door te besparen op de ontwikkelingskosten, kan de Spaanse fabrikant nu tegen een lage prijs een eigen, luxueuze reisauto aanbieden.



Modeljaar 2011

Voor modeljaar 2011 is de Exeo iets aangepast. De achterlichten gebruiken nu LEDs. Het voordeel daarvan is dat ze minder stroom verbruiken en langer meegaan. Een veelgehoorde klacht was de matige ruimte op de achterbank. Daarom is de vorm van de zitting gewijzigd en zijn de rugleuningen van de voorstoelen zo aangepast dat er meer knieruimte achterin ontstaat. Helaas verbetert dit niets aan de matige hoofdruimte achterin (i.c.m. zonnedak).

Voorin biedt de Exeo als vanouds volop ruimte en luxe. Zelfs voor de basisuitvoering van de Exeo gebruikt Seat de topuitvoering van de oude Audi A4. Gezien de prijs is de uitrusting daarom riant. Verwacht echter geen technologische hoogstandjes, die zijn alleen voorbehouden aan de allerlaatste generatie reisauto's.



Het navigatiesysteem functioneert ook volgens de huidige maatstaven prima. Wie de moeite neemt MP3-bestanden op een SD-geheugenkaartje te kopiëren, kan onderweg naar hartelust muziek luisteren. Het optionele Bose-audiosysteem appeleert nadrukkelijk aan de Amerikaanse smaak: veel hoog en veel laag, maar weinig helderheid of raffinement.

De afwerking van het interieur is smetteloos en degelijk. In het geval van de testauto verstoort de kleur van de bekleding het zo zorgvuldig opgebouwde gevoel van kwaliteit echter. Wat voor "beige" leder moet doorgaan, lijkt meer op "vergeeld" en daarom doet de hagelnieuwe testauto nu al versleten aan. Het advies is daarom om te kiezen voor een veilige, neutrale interieurkleur.



CVT automaat

De reden voor deze hernieuwde kennismaking met de Seat Exeo is de introductie van een CVT automaat. Een traditionele automaat neemt het schakelen van de bestuurder over. CVT staat voor "Continu Variabele Transmissie" en werkt heel anders. Er zijn geen vaste versnellingen, maar dankzij een listig systeem van "duwbanden" wordt afhankelijk van de situatie de ideale overbrenging gecreëerd.



Dat zou een auto zuiniger en comfortabeler moeten maken. In veel gevallen is het resultaat echter een zeurderig geluid, omdat de CVT langdurig zoekt naar de beste overbrengingsverhouding. Dat "zeuren" heeft Seat effectief weten te onderdrukken. De Exeo accelereert daarom in één vloeiende beweging en dat is precies zoals CVT bedoeld is.



Met hendels achter het stuurwiel kan ook worden gekozen uit zeven kunstmatige "vaste" overbrengingen. Dat is in de praktijk vooral praktisch in bergachtig gebied en kan worden gebruikt om af te remmen op de motor tijdens het afdalen.

De prestaties van de 2.0 liter 143 pk / 320 Nm zijn zo goed, dat de bestuurder zelden handmatig wil schakelen om de prestaties te verbeteren. Sterker nog: de Exeo CVT accelereert met zo veel gemak, dat het voelt alsof er een veel sterkere krachtbron in het vooronder ligt!



De CVT is mede geïntroduceerd om het verbruik te

verlagen. Volgens Seat verbruikt de Exeo-CVT 5.8 liter per 100 km. De testrit liep van Spanje, over de Pyreneeën, via de verkeerschaos die Parijs heet, naar de Nederlandse Seat-importeur in Leusden. Daarbij is stevig doorgereden, maar is de maximumsnelheid nooit overschreden. Desondanks was het testverbruik nauwelijks hoger dan de fabrieksopgave met 6,5 liter per 100 km.

Comfort

Om in alle rust lange afstanden te kunnen overbruggen is meer nodig dan alleen een sterke motor. Niet alleen de motor, ook de banden en rijwind zijn nauwelijks hoorbaar. Daarbij is de "rechtuitstabiliteit" bovengemiddeld goed: zonder stuurcorrecties rijdt de Exeo volmaakt rechtuit. Dat is niet direct merkbaar, maar het maakt een lange dag rijden wel degelijk minder inspannend.



Uiteraard bestond de reis niet alleen uit snelwegen. Het letterlijke hoogtepunt van de testrit was het oversteken van de hoogste brug ter wereld. Het "Viaduc de Millau" is de grootste voertuigenbrug ter wereld met een wegdek dat zo'n 300 meter boven de grond hangt. De hoogste pijler is hoger dan de Eiffeltoren en de langste overspanning 342 meter.

Om daar foto's van te kunnen maken, is het nodig om tot in de vallei af te dalen. Ook op kronkelende weggetjes langs onpeilbaar hoge bergwanden voelt de Exeo zich helemaal thuis. De wegligging is prima en

vooral op deze veeleisende wegen komt de auto zelfs tot leven. Ook dit zakelijke model heeft daarom het sportieve karakter van een echte Seat.



Conclusie

Een luxe reisauto als de Seat Exeo is bedoeld voor het afleggen van lange afstanden. Na een rit die is begonnen bij de Seat-fabriek in Spanje, is de auto veilig afgeleverd bij de importeur in Nederland.

De belangrijkste les uit de testrit is, dat het Audi-ontwerp uit 2004 onder de Seat-badge nog altijd concurrerend is. Het weggedrag is ook in vergelijking met auto's van recentere datum uitstekend. Alhoewel echt innovatieve zaken ontbreken, is de uitrusting gezien de prijs compleet te noemen. De toevoeging van de CVT-automaat is een echte aanwinst: de 2.0 liter dieselmotor presteert prima, terwijl het verbruik aangenaam laag is. De levert vooral op de lange afstand winst op. ■



Specificaties

Seat Exeo ST 2.0 TDI (143 pk) Style Multitronic

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	467 x 177 x 145 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.505 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.700 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	442/1184 l
Bandenmaat	225/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1968 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	143 pk @ 4200 tpm
Koppel	320 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,6 sec.
Topsnelheid	201 km/u
Verbruik gemiddeld	5,5 l / 100 km
Verbruik stad	7,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	146 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 37.295,-
Prijs instapmodel	€ 25.295,-