



Wilbert Huls
10 februari 2008

Nieuwe variatie

Qua nieuwe modellen is het al een tijdje relatief stil bij Seat. Het grootste wapenfeit van de laatste jaren op dat terrein is toch wel de nieuwe Leon geweest, maar die introductie ligt inmiddels al weer twee en een half jaar achter ons. Naderhand is naast wat gangbare facelifts nog wel de Altea XL Stationwagon ten tonele verschenen, maar heel verrassend was die auto natuurlijk niet, gezien de al bestaande kortere versie van de Altea. Onlangs heeft Seat zijn modellenreeks uitgebreid met de Altea FreeTrack. De naam doet al vermoeden dat het niet een geheel nieuw model is, en dat klopt ook, want het is een 4x4 variant van de Altea XL.



© Rijtesten.nl

XL â€" Extra hoog

De huidige designfilosofie van Seat kreeg veel applaus toen de Altea ruim drie jaar geleden als eerste werd geïntroduceerd. Kort daarna volgde de Toledo, een Altea met kont. Weer wat later kwam de Leon, een heet gewassen Altea. En vervolgens kwam de Altea XL Stationwagon, een verlengde Altea. Je kan niet ontkennen dat Seat een duidelijk familiegezicht heeft, maar er wordt ook regelmatig gezegd dat het allemaal weinig origineel meer is. Hoe je ook in deze kwestie staat, je kan niet ontkennen dat het een originele look is ten opzichte van de meeste concurrenten die nu en dan toch goed bij elkaar lijken af te kijken. De verkoopaantallen van de Altea, die uit het niks toch een leuk marktaandeel weggesnoept heeft uit het segment van de populaire midi-mpv, en van de Leon geven toch aan dat de Seat-look kopers aanspreekt.

Deze FreeTrack heeft uiteraard ook de kenmerkende welvingen in het plaatwerk. De

Seat Altea FreeTrack 2.0 TSI

ronde lijnen die met scherpe vouwen in het plaatwerk zijn aangebracht tekenen de auto. De verschillen met de Altea XL zijn vooral rond de bodem te vinden. Sowieso staat de auto al vier centimeter hoger op zijn poten om zodoende meer bodemvrijheid te creëren en de terreinwaardigheid te vergroten. Maar het is toch vooral het aangezette kunststof dat de aandacht pakt bij deze Freetrack. Waar dit kunststof aan de zijkanten gewoon de lijnen van de auto volgt, geeft het voor en achter echt iets robuusts aan de auto. Met name vormen rond de mistlampen en achter rond de reflectoren zijn daarin bepalend, al speelt ook de grote ondergrille aan de voorkant mee. Zowel aan de voor- als achterkant zorgt een kunststof strip in een lichtere kleur aan de onderkant voor de bumpers voor een stukje extra stoerheid door een bodembeschermer te imiteren. De geteste Freetrack was overigens uitgevoerd in de kleur Trackgrijs. Wat mij betreft een van de betere kleuren, omdat het kunststof nu wel aanwezig is, maar niet zo heel sterk de boventoon voert, zoals bijvoorbeeld wel het geval bij lichtere lakkleuren. Daarnaast combineert de lakkleur gewoon goed met de kunststofkleur. Een setje stoere zeventien inch velgen en een dubbele uitlaat geven nog wat extra uiting aan de potentie die deze Freetrack zou moeten hebben.



Royaal

Waar de FreeTrack aan de buitenkant toch wel direct te onderscheiden valt van de XL, wordt dat binnenin een stuk lastiger. Of het moet zijn dat je oog direct valt op de mooi vormgegeven versnellingspook met het opschrift "freetrack™". Verder is het vooral een feest van herkenning als je de XL gewend bent. Het dashboard is opgetrokken uit een combinatie van zwarte en bruine materialen. De lichtinval is hierbij erg bepalend hoe bruin het bruin is. De middenconsole is erg aanwezig door zijn schuine ligging en andere kleurstelling. De dualzone airconditioning en audio worden hier bediend. De hierbij behorende schermpjes zijn rood verlicht. Iets wat normaal gesproken niet zo heel erg opvalt, maar in het donker juist wel want dan is het een behoorlijke rode massa die je blik op de weg verstoort.

Dat een praktische familiewagen het uitgangspunt van deze FreeTrack is, blijkt wel uit

de royale binnenruimte. Zowel voor- als achterin kan je royaal en prettig zitten. De voorstoelen zijn zelfs van een uiterst sportieve snit. Een relatief harde zitting en leuning wordt geflankeerd door hoog opstaande wangen en lendensteunen. Deze laatste zijn middels een draaiknop aan de zijkant van de stoel ook nog eens goed in te stellen. Ook de andere verstellingen zijn via handmatige bediening prima op te juiste stand te zetten. De stoelen zijn gemaakt van een donkere stof, met rond de schouders een leren inzet. Naar wens is bekleding ook in volledig leer te bestellen. Ook op de achterbank is er ruimte in overvloed. Seat claimt zelfs de grootste hoofdruimte in zijn klasse. Nu is dat niet direct te verifiëren, maar zowel voor hoofd als benen is er voor een volwassene zelfs geen ruimtegebrek. Wie naast het gezin ook de hond en het nodige aan bagage wil meenemen komt met de FreeTrack ook niet bedrogen uit. Naast een royale bagageruimte achterin, beschikte de auto ook over de nodige opbergvakjes in de auto. Met name de rij vakjes aan het dak valt erg op. Het laatste in de rij is echter geen opbergvakje, maar een scherm dat uitgeklappt kan worden. Tussen de voorstoelen bevinden zich drie tulpaansluitingen waarmee het beeld en geluid kan worden aangevoerd van een externe bron, bijvoorbeeld een DVD-speler.

Het alarm van de FreeTrack kent een originele tune. Helaas hebben we hem tijdens een stormachtige periode meerdere keren moeten horen. Blijkbaar is het er een van het gevoelige soort, dat alleen al de wind hem tot loeien kan brengen. Er was dan wel iets meer dan gemiddelde wind die dagen, maar het moet wel gezegd dat het het enige alarm in de buurt was dat afging.



Speelmaatje

De FreeTrack is verkrijgbaar in drie varianten. Een 140 pk diesel in combinatie met voorwielaandrijving, een 170 pk diesel met vierwielaandrijving of een 200 pk benzine met eveneens vierwielaandrijving. De geteste auto was van de laatste variant. De tweeliter TSI-motor is een meer dan capabele motor voor deze Seat. Voor de gewone ritjes is het een relatief stille motor die zich prima van zijn taak bewust is. Geen nerveus of overgevoelig gedrag. Wil je echter toch een keer wat sneller over â€™s lands wegen, dan is het devies simpel: laat opschakelen. Het beschikbare vermogen blijft voelbaar groeien en hoger in de toeren is goed merkbaar dat dit niet het eerste de beste motortje uit het schap is. De FreeTrack krijgt dan zowaar een racy karakter. Het mooie pookje ligt daarbij geweldig in de hand en schakelt heerlijk soepel, maar desondanks niet gevoelloos. Met de zesbak is het ook een heerlijk op grote afstanden te rijden auto. De auto blijft relatief stil â€“ al zorgen de holle A-stijlen wel eens voor wat windruis â€“ en

de hoge zitpositie heeft een ontspannend effect op de bestuurder.

Bij het bochtenwerk gaat de grote Seat opvallend makkelijk en goed de bocht om. Het sportieve imago, wat Seat toch heeft, is ook doorgedrongen tot deze Freetrack. Toch is op een gegeven moment de grootte van de auto logischerwijs de beperkende factor. Het sturen gaat helaas toch wat licht. Ondanks dat de auto best veel aankan voor wat betreft bochtenwerk, mis je door de lichte besturing toch een stukje gevoel. Natuurlijk kan het soms ook makkelijk zijn bij het manoeuvreren in de kleine ruimtes, maar zelfs dan had het best een tikkie zwaarder gemogen.

Het is wel goed om je te bedenken dat deze Freetrack geen terreinwagen en eigenlijk zelfs geen SUV is. Zo plaatst Seat hem zelf ook niet in de markt. Het is een multifunctionele MPV – zoals de XL dat al is –, maar dan met een stuk meerwaarde op het gebied van de aandrijving. Verwacht er dus geen grote offroad-expedities mee te kunnen doen, maar het onverharde terrein is in veel gevallen geen probleem. De Freetrack is net als enkele andere vierwielaangedreven modellen uit de VAG-stal voorzien van een Haldex-koppeling. De herziene versie wel te verstaan, de zogenaamde Haldex II-koppeling. In deze variant gaan normaal gesproken alle aandrijfkrachten naar de voorwielen, maar er kunnen in een fractie van een seconde krachten naar de achterwielen worden gestuurd. Dit kan waar nodig zelfs resulteren in 100% van de krachten op de achterwielen. Op een zandondergrond met her en der de nodige waterpartijen was dit systeem aan den lijve te ondervinden. Wanneer de nodige blubberige plassen genomen werden, merkte je dat bij gripverlies de krachten anders over de auto verdeeld werden. En even snel kwamen de voorwielen er weer helemaal bij zodra daar gelegenheid voor was. En zo kan je je al gauw een poosje vermaken buiten de gebaande wegen, zonder heel nuttig bezig te zijn. Toch kan dit systeem zijn nut zeker hebben voor mensen die nog wel eens onverhard moeten rijden, zonder daarbij al te gekke fratsen uit te hoeven halen. Het grote voordeel van een auto als deze is dat je geen grote concessies hoeft te doen voor wat betreft praktische bruikbaarheid van binnen en op het comfort op de geplaveide wegen.

De fabrieksopgave voor wat betreft het verbruik spreekt over gemiddeld 9,4 liter per

Seat Altea FreeTrack 2.0 TSI

100 kilometer. Het lukte met behulp van 'het nieuwe rijden'™ om 9,6 liter per 100 kilometer te halen, maar dan moet je haast continu je aandacht erbij houden en dan zaten er relatief nog best veel lange rechte stukken weg tussen. Wanneer je er even niet zo op let, schiet het verbruik toch al gauw een stukje omhoog, om nog maar te zwijgen over wat er gebeurt als je de vermogens eens goed aanspreekt. Uiteindelijk is er op een representatief stuk 10,9 liter per 100 kilometer gemiddeld gehaald, en dan is het 'spelen'™ er maar even uitgelaten. Natuurlijk verklaart de vierwielaandrijving een hoop, al is deze niet permanent in werking. En een motorvermogen van 200 pk past per definitie ook niet bij een zuinige motor, maar toch zou het verbruik wel een bottleneck kunnen zijn in een aankoopbeslissing die mensen toch ook op een steeds milieubewustere manier maken.



Voorloper

Seat Altea FreeTrack 2.0 TSI

Seat heeft met de FreeTrack een nieuw segment aangeboord. Het modellengamma bevatte nog geen auto's die ook bedoeld waren om de weg mee te kunnen verlaten. Met de FreeTrack hebben ze relatief gemakkelijk toch een speler op die markt, want de Altea XL was namelijk al compleet voorhanden. Toch biedt de auto wel degelijk meerwaarde met zijn vernuftige vierwielaandrijving en heeft daarbij ook nog onderscheidende looks om aan te geven dat het niet de gewone XL betreft. Met de extra's heeft de FreeTrack het comfort en de praktische bruikbaarheid van de XL niet verloren. Voor de Seat-liefhebbers die ook wel van het ruigere terrein houden is de FreeTrack misschien nog niet overtuigend genoeg, maar voor die groep is Seat ook al druk doende, want afgelopen jaar is in Frankfurt de Seat Tribu Concept al getoond. Zie het als de Tiguan van Seat. In feite kan je deze FreeTrack een beetje zien als voorloper voor de Tribu die over een paar jaar het echte terreinwerk mag opknappen.

Als de FreeTrack je al voldoende heeft te weten overtuigen, kan hij voor zo'n 35.000 euro de jouwe zijn. Al met al komt de geteste uitvoering op ruim 40.000 euro. Dat is dan al wel inclusief de vernieuwde belastingen per 1 februari. En dan heb je een grote praktische auto, met een niet misselijke motor en ook nog eens vierwielaandrijving.

Plus

- + Ruimtewonder
- + Potente motor
- + Vierwielaandrijving

Min

- Storende rode dashboardverlichting
- Lichte besturing
- Verbruik