



Seat Altea Freetrack

Alternatievea

Autotest | De Seat Altea is een succes. De vormgeving en rijeigenschappen vallen in de smaak bij het grote publiek. Om het succes te vergroten bracht Seat eerst een stationcar uit op basis van de Altea. Nu is er dankzij een ruige aankleding en vierwielaandrijving ook een heuse terreinauto op basis van die Altea XL Stationwagon: de Freetrack.

In het knalgeel valt de Altea Freetrack flink op. De enorme bumpers rondom, de 17 inch lichtmetalen velgen, dubbele uitlaat, breedstralers, donkere achterrauiten en het verhoogde onderstel doen de rest. Het kan niet missen: dit is een bijzondere uitvoering van de Altea.

Exclusief

Ook binnenin heeft Seat er alles aan gedaan iets bijzonders te maken van de Freetrack. Zo is het dashboard deels uitgevoerd in kevlar-look en deels in bruin kunststof met stippeltjes motief. Dat laatste ziet er gelukkig heel wat beter uit dan het klinkt. Dankzij deze bijzondere aankleding, geeft de auto bij het instappen direct het gevoel dat dit iets exclusiefs is.



Dat gevoel wordt versterkt door de uitrusting. De Freetrack kent slechts één uitrustingsniveau en dat staat voor pure verwennerij. Een links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem, een radio/CD-speler (met MP3), cruise-control, een automatisch dimmende binnenspiegel, een lichtsensor en een regensensor zijn allemaal standaard. Niet alleen de bestuurder, ook de passagiers worden verwend. Achterin zijn vliegtuigtafeltjes te vinden. In

het dak is standaard (!) een beeldscherm gemonteerd om film te kijken tijdens lange ritten.

Net als iedere andere Altea biedt ook de Freetrack veel ruimte. De hoofd- en beenruimte voorin is riant. Voorin zijn grote sportstoelen te vinden die ter hoogte van het schouderblad een verdikking hebben. Afhankelijk van het postuur van de chauffeur is dat heel prettig of juist uiterst vervelend.

Ook achterin biedt de Altea Freetrack volop ruimte. Twee volwassenen zitten hier prima. Ook kinderstoeltjes passen gemakkelijk. De achterbank is over 16 cm te verschuiven om afhankelijk van de situatie te kiezen voor meer beenruimte achterin of (nog) meer bagageruimte.



De hier gereden diesel maakt alles waar wat het wilde uiterlijk belooft. Sterker nog: de 2.0 TDI is soms te snel. De Freetrack is opmerkelijk stil en dankzij de zesde versnelling blijft het toerental laag. Daardoor ontbreekt het gevoel van snelheid en rijdt de bestuurder ongemerkt te hard. 120 km/u is niet meer dan wandeltempo. 80 km/u op een provinciale weg lijkt filerijden.

Motoren

Omdat dit een exclusieve uitvoering is, is de Freetrack alleen leverbaar met de sterkste diesel- en benzinemotoren van de gewone Altea. De enig leverbare benzinemotor is een 2.0 TSI, die goed is voor 200 pk. Daarmee sprint deze vierwielaandrijver in zeven en een halve seconde vanuit stilstand naar de honderd kilometer per uur!

De testauto is voorzien van een 170 pk sterke dieselmotor, uiteraard met roetfilter. Deze krachtbron is ook te vinden in de eerder geteste en uiterst sportieve Altea "FR" (Formula Racing). Ondanks de hoogte en het extra gewicht van de Freetrack, zijn de prestaties vrijwel gelijk aan die van de "FR".



Gele flits

Wanneer de turbodiesel toeren mag maken, is de Freerack zeer krachtig en zelfs ronduit agressief. Deze gele flits voelt echter niet als een overgemotoriseerde vrachtwagen, zoals veel snelle SUV's doen. In plaats daarvan voelt de Altea Freerack als een hoge en ongebruikelijk ruime sportwagen.

Dat laatste geldt ook voor het weggedrag. De Altea Freerack rijdt en voelt niet als een SUV. De auto zit hoger dan gemiddeld, maar niet bijzonder hoog. Het machtige gevoel van een terreinauto ontbreekt. In plaats daarvan biedt de Freerack, net als iedere andere Altea, een geslaagde combinatie van ruimte en sportiviteit. De auto stuurt lekker zwaar en is dankzij het stevige onderstel gemakkelijk aan te voelen. Het weggedrag houdt het midden tussen dat van een personenauto en een terreinauto.



Vrij baan voor de Freerack

Om brandstof te besparen, drijft de motor normaal gesproken de voorwielen aan. Alleen wanneer het nodig is, assisteren de achterwielen. Dankzij deze automatische vierwielaandrijving kan de sterke motor het vermogen probleemloos op het asfalt overbrengen. Ongeacht het weer of het wegdek, kan haast straffeloos vol gas worden gegeven zonder wielspin.

De vierwielaandrijving zorgt er ook voor dat de Altea Freerack zich kan redden buiten de gebaande paden. Seat spreekt zelf van een "softroader", om aan te geven dat dit geen taaie, onverzettelijke terreinauto is. De Freerack heeft geen lage gearing (speciale extra sterke terrein-versnellingen), geen speciale off-road banden, een beperkte bodemvrijheid (4 cm meer dan een gewone Altea) en onhandig veel overhang aan de voor- en achterzijde.

Met een aangepaste rijstijl komt de Freerack wel degelijk verder in het terrein dan de gemiddelde auto. Het voordeel van het sportieve en communicatieve karakter is dat de Freerack ook in het terrein goed is aan te voelen. Ook hier is direct duidelijk waar de grenzen liggen. In diepe modder of mul zand is het zaak gang te maken en die snelheid vast te houden. Op steile hellingen is het gemakkelijk om de juiste balans te vinden tussen slip en grip, waarop de Freerack dapper klimt en klautert.

Conclusie

De Seat Altea Freetrack is een familieauto die is verbouwd tot stationcar die is verbouwd tot terreinauto. Dat maakt de Freetrack niet tot alternatief voor een SUV, maar wel tot iets bijzonders. Het is een auto die ieder moment van iedere rit het gevoel geeft iets exclusiefs te rijden. De vormgeving is opvallend, de uitrusting riant, de ruimte enorm en het rijgedrag sportief.

De Seat Altea Freetrack is geen terreinauto waar met kunst en vliegwerk toch nog het beste van is gemaakt. In plaats daarvan heeft Seat een bewezen succesnummer gebruikt en daaraan het beste van een terreinauto toegevoegd. Dat is een ongebruikelijk alternatief, maar het resultaat is zeer geslaagd. ■



Specificaties

Seat Altea Freetrack 2.0 TDI 4wd

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	449 x 179 x 162 cm
Wielbasis	258 cm
Gewicht	1.515 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.650 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	532 l
Bandenmaat	225/50R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1968 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	170 pk @ 4200 tpm
Koppel	350 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,7 sec.
Topsnelheid	204 km/u
Verbruik gemiddeld	5,9 l / 100 km
Verbruik stad	6,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	155 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 38.950,-
Prijs instapmodel	€ 30.950,-