



## SEAT Arona 1.0 EcoTSI Style

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (85 kW / 115 PS)

**S**UVs und kein Ende - in annähernd jeder Klasse boomen seit Jahren die Bordsteinkraxler mit der robusten Optik. Auch Kleinwagenkäufer wollen auf die höhere Sitzposition nicht verzichten, deshalb stellt Seat dem neuen Ibiza gleich das höhere Pendant zu Seite, den Arona. In diesem sitzt man fünf Zentimeter höher als im Ibiza, zahlt aber auch etwas mehr für den höheren Einstieg. Ansonsten ähneln sich die beiden kleinen Spanier frappierend, gerade im Innenraum. Der Arona bietet minimal mehr Platz über dem Scheitel und für das Gepäck, die gleiche gute Verarbeitung, kernig-kraftige Dreizylinder-Benziner und eine gute Sicherheitsausstattung.

Das Fahrwerk ist in Sachen Komfort gerade im Kleinwagensegment gelungen abgestimmt, die Lenkung ist präzise und passend leichtgängig für Stadtmanöver.

Was weniger gut gefällt: Wie auch der Ibiza kann der Arona im ADAC Ausweichtest nicht überzeugen, da das ESP ein ausbrechendes Heck zu spät parieren will - dann kann es schon zu spät sein. Die stark übersteuernde Hinterachse verlangt wie im Ibiza nach einer schnellen Reaktion am Volant, zusätzlich pumpt bei der SUV-Variante das Heck noch und verliert sogar kurz Bodenkontakt.

Davon abgesehen kann der Arona rundum überzeugen, auch der Testverbrauch geht mit sechs Litern Super auf 100 Kilometer für den 115 PS starken Arona in Ordnung.

**Konkurrenten:** u.a.: Fiat 500X, Ford EcoSport, Honda HR-V, Hyundai Kona, Jeep Renegade, KIA Soul, Mazda CX-3, Nissan Juke, Peugeot 2008, Kia Stonic, Opel Crossland X, Renault Captur, SsangYong Tivoli, Suzuki Vitara.

**+** ordentliches Platzangebot, viele Assistenzsysteme erhältlich, niedrige Emissionswerte

**-** anspruchsvolles Verhalten im ADAC Ausweichtest, einfache Materialien im Innenraum, keine Haltegriffe am Dachhimmel

### ADAC-Urteil

**AUTOTEST** 2,6

**AUTOKOSTEN** 1,3

### Zielgruppencheck

**Familie** 2,9

**Stadtverkehr** 2,8

**60+** Senioren 2,8

**Langstrecke** 3,0

**Transport** 3,1

**Fahrspaß** 2,8

**Preis/Leistung** 1,9

**EcoTest** ★★★★★☆

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,9 Verarbeitung

Der Seat entschädigt für seine einfachen Materialien mit einer tadellosen Verarbeitung. Im Innenraum findet man nur harte Kunststoffe, diese und alle Bleche wurden aber akkurat verarbeitet. Dennoch stören im Alltag Details wie die fehlende zweite Dichtleiste an den Türen: Der Einstiegsbereich wird schnell dreckig.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Arona dürfen 470 Kilogramm zugeladen werden, 75 davon auf dem Dach und 55 auf der Anhängerkupplung. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs lassen sich mit dem 40 Liter großen Tank Strecken von bis zu 665 Kilometern zurücklegen.

Im Falle einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich schon bei kleinen Schäden als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis ist ein

### 3,2 Licht und Sicht

Die Scheibenwischer reinigen die Windschutzscheibe zwar zuverlässig, der Wirkungsbereich dürfte aber größer sein. Es bleiben sowohl links ein breiterer Streifen als auch rechts oben ein Bereich unberührt.

Die ADAC Rundumsichtmessung belegt, dass der Blick nach schräg hinten durch die massiven Dachpfosten eingeschränkt wird. Ansonsten halten sich die Sichteinschränkungen im Rahmen, weshalb es insgesamt noch zu einer zufriedenstellenden Note für die Rundumsicht reicht.

⊕ Der Testwagen hat die optionalen LED-Scheinwerfer an Bord, die die Fahrbahn zwar in einer angenehmen Lichtfarbe, aber etwas inhomogen ausleuchten. Bei



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

⊕ Der Unterboden ist vorn und im seitlichen Bereich zugunsten der Aerodynamik verkleidet.

⊖ Die Motorhaube wird nur mittels einfachem Haltestab offen gehalten.

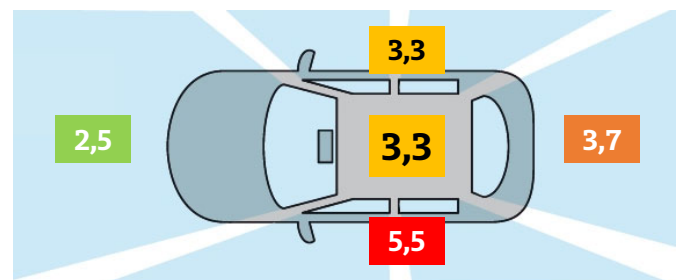
Notrad erhältlich - nur dann findet man auch einen Wagenheber und Radmutterenschlüssel im Fahrzeug.

⊖ Ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen, der ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff verhindert, ist nicht verbaut.

Autobahntempo wird der Lichtkegel des Abblendlichts automatisch leicht angehoben, um die Straße weiter auszuleuchten. Die Nebelscheinwerfer werden gegen Aufpreis als Abbiegelicht zugeschaltet, diese Option entfällt aber, sobald man die LED-Scheinwerfer ordert.

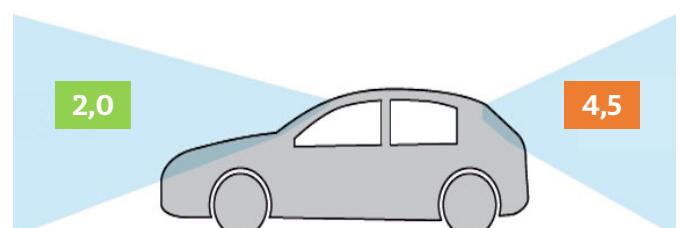
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Die Halogenbirnen in den Nebelleuchten würden mit ihrem gelblichen Licht wohl nicht zu den schicken LED-Leuchten passen.

Die Karosserie des kleinen SUV lässt sich gut abschätzen, auch wenn sich die Vorderkante dem Blick des Fahrers entzieht. Auf Wunsch helfen Parksensoren vorn wie

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Neben der serienmäßigen Zentralverriegelung wird ab der mittleren und getesteten Ausstattungsvariante Style optional ein schlüsselloses Zugangssystem angeboten. Dieses wird nur über die Fahrertür angesteuert, das heißt nur dort kann man das Auto einfach per Handbewegung am Türgriff auf- und zusperren. Nach dem Auf- und Absperren beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug. Der Schweller ist etwas höher als beim Ibiza, dafür liegt

## 3,1 Kofferraum-Volumen

Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 310 Liter. Baut man die Kofferraumabdeckung aus, lassen sich 410 Liter oder sieben handelsübliche Getränkekisten bis unter das Dach stapeln. Diese Werte gelten, wenn der variable Kofferraumboden in der unteren Stellung ist. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen passen bis unter das Dach 1.140 Liter hinein.

Stellt man den Kofferraumboden nach oben, sind darunter 65 Liter Volumen verfügbar.

## 2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich relativ leicht öffnen und schließen, eine elektrische Betätigung ist aber nicht erhältlich. Unter der Klappe können Personen bis rund 1,90 Meter aufrecht stehen.

Das Kofferraumformat ist grundsätzlich praktisch, zum Einladen muss das Gepäck aber über die rund 70 Zentimeter über der Straße liegende Ladekante gehoben werden. Beim Ausladen wird es einfacher: Ist der Ladeboden in der oberen Stellung, muss nur eine sehr kleine Stufe überwunden werden. In der unteren Stellung sind es rund 14 Zentimeter.

## 2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. Die äußeren Sicherheitsgurte sind an den Seitenverkleidungen geführt, was das Einklemm- und Beschädigungsrisiko beim Zurückklappen der Lehne reduziert. Zusätzlich lassen sich die Gurt in praktischen Klemmen fixieren.

hinten, ein Parklenkassistent sowie eine Heckkamera beim Rangieren.

⊖ Beim Style sind die Außenspiegel nur gegen Aufpreis beheizbar - sie haben keinen zusätzlichen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern.

auch die Sitzfläche etwas höher, was beim Ein- und Aussteigen hilfreich ist.

⊖ Haltegriffe über den Türen bietet der Arona nicht. Das schlüssellose Zugangssystem verfügt über einen unzureichenden Diebstahlschutz, da es mit einem Reichweitenverlängerer überlistet werden kann. Nähere Informationen unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 310 l Kofferraumvolumen bietet der Arona als Kleinwagen ordentlich Platz für das Gepäck.

Nach dem Umklappen der Lehnen entsteht eine fast ebene Ladefläche.

⊖ Mit nur einer Lampe ist der Kofferraum im Dunkeln schwach beleuchtet. Das Heckklappenschloss steht weit ab, sodass sich große Personen daran den Kopf stoßen können.

⊕ Im Kofferraum kann man Kleinkram entweder unter dem doppelten Boden oder in einem Seitenfach links, an Taschenhaken oder in zwei Spanngummis unterbringen.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

⊕ Der Innenraum des Arona ist vom Ibiza übernommen, was nicht die schlechteste Entscheidung war. Alles ist übersichtlich und klar designt. Zentrale Schnittstelle zwischen Mensch und Auto ist das acht Zoll großen Touchdisplay des optionalen Seat Media Systems "Plus". Praktisch: Das System verfügt neben den berührungssensitiven Schaltflächen auch noch über einen Drehregler für die Lautstärke und einen zweiten, mit dem man sich durch die Menüs scrollen oder in der Navigationskarte zoomen kann. Darüber hinaus sind die meisten Knöpfe und Schalter gut erreichbar und logisch angeordnet. Das Klimabedienteil ist ebenfalls übersichtlich gestaltet, aber recht tief positioniert. Alle Schalter mit Ausnahme der Deckenkonsole sind vorbildlich beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden.

Darüber hinaus sorgt die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) für eine gute Ergonomie. Der Schalthebel und die Pedale sind ebenfalls einwandfrei angeordnet, der Platz um das Gaspedal dürfte aber etwas größer ausfallen. Die klassischen analogen Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich sowohl tagsüber als auch nachts einwandfrei ablesen. Licht- und Regensensor vereinfachen den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts- und

Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Der optionale Abstandstempomat des Testwagens wird über einen separaten Lenkstockhebel bedient.

⊖ Ein Nachteil des neuen Multimedia-Bildschirms: Die Hochglanz-Oberfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Eine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument fehlt wie bei den meisten Fahrzeugen des VW-Konzerns auch im Ibiza.



Die gute Verarbeitung des Innenraums und die funktionelle Bedienung trösten etwas über die doch einfache Materialanmutung hinweg.

### 3,1 Multimedia/Konnektivität

Als Ibiza Style bringt der kleine Spanier einen fünf Zoll großen Farb-Touchscreen mit, über den man neben den Fahrzeugeinstellungen auch ein Audiosystem mit sechs Lautsprechern bedient. Die Musik kann dabei aus einigen Quellen kommen: USB-Anschluss, SD-Kartenslot und Klinkestecker sind an Bord. Auch per Smartphone kann Musik gestreamt werden, da die Bluetooth-Schnittstelle nicht nur zum Telefonieren geeignet ist.

Gegen Aufpreis ist das Media-System Plus samt Navigationssystem, Apple CarPlay und Android Auto sowie Mirror-Link erhältlich. Dieses bietet ein größeres Touchdisplay und zu dessen Umfang gehört zusätzlich ein CD-Laufwerk, eine induktive Ladeschale und ein weiterer USB-Anschluss. Optional gibt es auch DAB+.

Reicht einem das serienmäßige Lautsprechersystem nicht aus, kann man ein Soundsystem von BeatsAudio hinzubestellen.

### 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von rund zwei Metern zurück schieben, was für einen SUV im Kleinwagensegment ein sehr guter Wert

ist. Die Kopffreiheit fällt noch ein gutes Stück großzügiger aus. Das Raumgefühl ist trotz der nur durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm.

### 3,0 Raumangebot hinten

Die Kopffreiheit reicht im Fond für Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m. Die Beinfreiheit reicht für etwa bis 1,90 Meter große Insassen, wenn die Vordersitze

für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Das Raumgefühl ist hier ebenfalls recht angenehm, wird aber durch die hohe Seitenlinie samt den schmalen Fenstern und den direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen etwas gemindert.

## 4,1 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen, verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht.

Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern in den Türen, einem geschlossenen Fach in der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn im Armaturenbrett praxistauglich.

Es gibt vorn auch zwei Becherhalter, diese sind aber nicht besonders alltagstauglich geformt, weil zu flach. Im Fond findet man abgesehen von kleinen Türfächern keine weiteren Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format, ist aber weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

## 3,1 KOMFORT

### 2,9 Federung

Die einfache Konstruktion insbesondere der hinteren Achse mit ihrer Verbundlenkerbauweise stößt bei größeren Stößen zwar an ihre Grenzen, ansonsten aber zeigt sich der Arona angenehm erwachsen. Eine SUV-typische Steifbeigigkeit zeigt der Arona nicht - er ist ja auch nicht wirklich

deutlich höher als der Ibiza. Die gelungene Feder-/Dämpferabstimmung sorgt dafür, dass Bodenwellen gut geschluckt werden. Der Fahrkomfort ist auch und gerade bei höheren Geschwindigkeiten gut, da er sich das bei vielen Kleinwagen typische Stuckern weitgehend verkneift.

### 3,2 Sitze

Der Fahrersitz ist stets höhenverstellbar, rechts vorn muss für diese Funktion je nach Ausstattung Aufpreis gezahlt werden. Beim Style ist das so. Die Sitze vorn sind bis auf etwas wenig Unterstützung der Schultern gut konturiert, angenehm gepolstert und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Die nicht erhältliche Verstellung der Lordosenstütze fällt den meisten Fahrerstaturen nicht negativ auf.

Die äußeren Fondsitze bieten ebenfalls eine angenehme

Kontur, vor allem bei großen Passagieren liegen die Oberschenkel aber leider nicht ganz auf.

⊖ Die Armablage in der Tür ist nicht in der gleichen Höhe wie die Mittelarmlehne angebracht, was auf längeren Fahrten stören kann. Leider lässt sich die Mittelarmlehne nicht in der Höhe und damit auf die gleiche Position einstellen. Der höckerartige Fondmittelsitz ist für lange Fahrten ungeeignet.

### 3,2 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit liegt der gemessene Geräuschpegel bei 69,1 dB(A), das ist ein nur durchschnittlicher Wert. Bei Tempo 130 und darüber dominieren Windgeräusche, bei niedrigen Geschwindigkeiten sind es der hemdsärmelig arbeitende Dreizylinder-Ottomotor sowie

ab und zu Fahrwerksgeräusche, die vordergründig wahrgenommen werden.

⊖ Das Brummen des Motors unter 2.000 1/min kann von den Insassen als störend wahrgenommen werden.

### 3,2 Klimatisierung

Ab Werk ist der Seat lediglich mit einem Heiz- und Lüftungssystem ausgestattet. Ab der getesteten Ausstattungslinie Style ist serienmäßig eine Klimaanlage und gegen Aufpreis eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. Dar-

über hinaus kann für die vorderen Personen eine Sitzheizung geordert werden und gegen Aufpreis gibt es abgedunkelte Scheiben im Fond.

## 2,7 MOTOR/ANTRIEB

### 2,6 Fahrleistungen

⊕ Im Arona sind nur Turbomotoren erhältlich, der Basis-Saugbenziner aus dem Ibiza hat es nicht in das SUV geschafft. Mit dem 115 PS starken Testwagen ist man laut

Seat in 9,8 Sekunden von Null auf Hundert gesprintet, die Höchstgeschwindigkeit soll bei 182 km/h liegen. Der Arona ist mit der stärkeren Variante des Dreizylinder-

Benziners gut motorisiert, wie die ADAC Messungen zeigen: Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h ist nach 5,9 s abgeschlossen, und auch die Elastizitätswerte im vierten und fünften Gang sind gut.

⊖ Der Durchzug aus ganz niedrigen Drehzahlen ist im

Vergleich zur Leistungsentfaltung bei höheren Drehzahlen schlapp. Den Bereich knapp über 1.000 Umdrehungen kann man nur zum Dahinrollen nutzen - deshalb vergehen bei der Durchzugsmessung im sechsten Gang von 60 auf 100 km/h gefühlt endlose 19,6 Sekunden.

## 2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der aufgeladene Dreizylinder-Benziner überträgt über den gesamten Drehzahlbereich deutlich spürbare Vibrationen in den Innenraum, insgesamt aber stören diese nicht übermäßig. Höhere Lasten bei niedrigen Drehzahlen quittiert der Ibiza mit deutlichem Brummen. Im weiteren Drehzahlverlauf verkneift er sich das zwar weitgehend, der kernige

Dreizylinder-Motorklang ist aber dennoch stets im Innenraum präsent.

Beim Tritt aufs Gaspedal muss man dem Motor mitunter etwas Zeit geben, ehe der Turbo genügend Ladedruck aufgebaut hat und es vorwärts geht.

## 2,6 Schaltung/Getriebe

Die Schaltwege sind durchschnittlich lang, der Schalthebel zeigt sich aber sauber geführt und die sechs Vorwärtsgänge sind zwar etwas knochig, aber treffsicher schaltbar. Die Kupplung ist allerdings nicht besonders feinfühlig dosierbar - in Kombination mit der Anfahrtschwäche gestaltet sich das Anfahren daher nicht stets einwandfrei. Immerhin hilft beim Losfahren an Steigungen die serienmäßige

Berganfahrhilfe. Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber unsynchronisiert - rollt das Fahrzeug beim Einlegen noch langsam nach vorn, kracht es im Getriebe. Das serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet zuverlässig.

Die Ganganschlüsse passen soweit gut, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle im größten Gang mit 2.800 Umdrehungen pro Minute.

# 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

## 2,7 Fahrstabilität

⊕ Nach einem Lenkimpuls kehrt das Lenkrad rasch in die Nulllage zurück und das Fahrzeug stabilisiert sich zügig. Zudem zeigt sich der Ibiza von Spurrinnen unbeeindruckt und folgt diesen kaum. Auch wankt der Seat in Kurven recht wenig.

⊖ Im ADAC Ausweichtest zeigt der neue Arona - wie auch der technisch verwandte Ibiza - kein souveränes Fahrverhalten. Das Heck drängt bereits beim ersten Anlenken stark nach außen und das kleine SUV hat beim Gegenlenken deutlichen Schwimmwinkel - das ESP

verhindert zwar ein Schleudern, das Fahrverhalten ist aber dennoch anspruchsvoll, vor allem für ungeübte Fahrer. Hinzu kommt das ausgeprägte Wippen des Aufbaus, das durch die rigiden ESP-Maßnahmen zur Unterbindung der Kippneigung entsteht. Das ESP sollte insgesamt etwas früher und behertzer eingreifen, damit das Übersteuern erst gar nicht so stark wird.

Darüber hinaus drängt das Heck auch gern bei einem Lastwechsel in Kurven. Doch das ESP greift spät, aber noch rechtzeitig ein und verhindert Schlimmeres.

## 2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung gefällt. Besonders positiv fällt unter anderem die geschwindigkeitsabhängige Lenkkräftunterstützung auf, die einen deutlichen Unterschied macht. In der Stadt geht das Rangieren dank geringer Lenkkräfte leicht von der Hand, auf der Landstraße punktet

der Spanier dann dennoch mit einer guten Rückmeldung dank der höheren Lenkkräfte.

Beim Rangieren ist nicht viel Kurbelaufwand nötig, zwischen dem linken und dem rechten Lenkanschlag liegen lediglich etwas über 2,5 Lenkradumdrehungen.

## 2,7 Bremse

Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der gemessene Bremsweg aus Tempo 100 bis zum Stillstand beträgt 35,8 Meter, ein durchschnittlicher Wert.

## 2,2 SICHERHEIT

### 2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Arona bietet schon ab Werk eine gute aktive Sicherheitsausstattung. Der Seat rollt neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen mit dem Front Assist vom Band. Das Notbremssystem warnt den Fahrer akustisch und haptisch mit einem Bremsruck. Das System leitet sowohl bei stehenden Fahrzeugen (City-Notbremssystem) als auch bei fahrenden eine Notbremsung ein, die je nach Geschwindigkeit einen Unfall ganz vermeiden oder zumindest die Geschwindigkeit deutlich reduzieren kann. Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer ist serienmäßig verbaut, für einen Tempomaten oder die adaptive Geschwindigkeitsregelung (bis 210 km/h) verlangt Seat Aufpreis. Eine Müdigkeitserkennung ist beim Arona Style optional.

Anders als der Ibiza bietet der Arona einen Totwinkelassistenten samt Querverkehrswarnung beim Rückwärtsfahren.
























### 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Arona 95 Prozent im Bereich des Insassenschutzes und insgesamt die vollen fünf Sterne erzielen (Test November 2017).

Die vorderen Kopfstützen schützen Personen bis 1,90 m Größe, hinten reichen sie aber nur bis knapp 1,70 m. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Im Fond wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und es erscheint die Anzeige erneut. Ab Werk ist der Seat zudem mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet, die das Fahrzeug nach einem Unfall automatisch bis zum Stillstand bremst und damit das Risiko eines zweiten Zusammenstoßes reduziert.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Platz und sind so unter Umständen in einer Notsituation nicht schnell auffindbar.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 2,4 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der Arona 80 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung dürfen auch dank des abschaltbarem Beifahrerairbags auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Nur Kindersitze mit Stützfuß können hinten in der Mitte nicht verwendet werden.

Auf den äußeren Fondplätzen stehen dafür neben den Gurten auch Isofix-Halterungen zur Verfügung. Egal ob Gurt oder Isofix, die Montage ist problemlos möglich. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Base und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben - eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

⊖ Der Fondmittelpplatz ist aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie nicht zur Kindersitzmontage geeignet - eine Isofix-Vorbereitung hat er auch nicht.

## 2,4 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist durchschnittlich ausgeprägt. Beim Crashtest erreicht der Arona 77 Prozent der möglichen Punkte. Während der Stoßfänger und die Motorhaube weitgehend nachgiebig gestaltet sind, bergen die Scheinwerfer und die A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

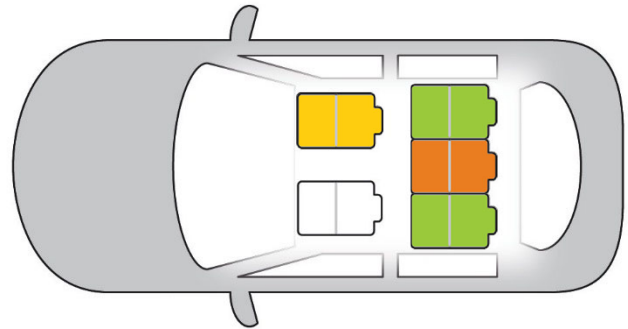
Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des neuen 1,0-1-TSI beträgt im Arona 6,0 Liter Super pro 100 Kilometer im ADAC EcoTest. Daraus ergibt sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 164 g/km, die für 29 von 60 möglichen Punkten im EcoTest reicht. Bei der Messung konsumiert der Dreizylinder innerorts 5,6 Liter und außerorts 5,3 Liter auf 100 Kilometer. Auf der Autobahn steigt der Konsum auf 7,3 Liter.

### 1,9 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel liefert der Motor eine gute Vorstellung ab und erntet dafür 41 von 50 möglichen Punkten. Grundsätzlich liegen die Schadstoffanteile im Abgas auf niedrigem Niveau, nur der Partikel- und der minimal erhöhte CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen etwas auf. Insgesamt liegt der Arona so bei 70 Punkten und vier Sternen im EcoTest. Auch

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

⊕ Lobenswert: Das kleine SUV ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

## 2,5

## UMWELT/ECOTEST

### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	5,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

bei Tests im Straßenverkehr mittels portablem Emissionsmessgerät bleibt der Seat sauber.



## 1,3 AUTOKOSTEN

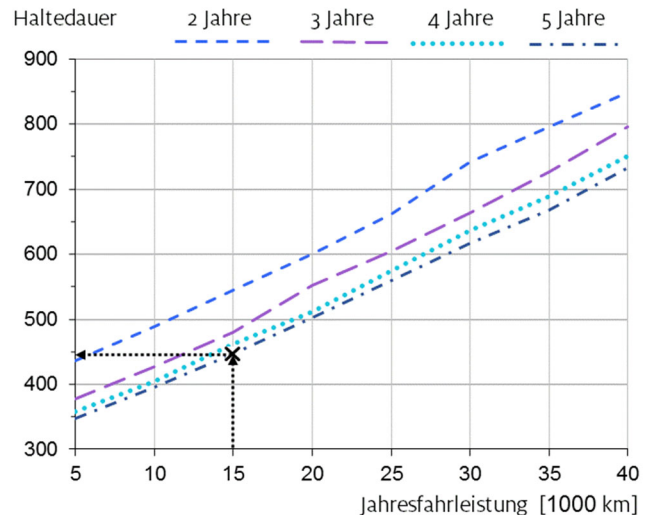
### 1,3 Monatliche Gesamtkosten

Der Arona Style mit dem 115 PS starken Dreizylinder kostet mindestens 19.620 Euro. Beim Testwagen wird der Kaufpreis durch einige Extras wie beispielsweise das LED-Licht, eine Klimaautomatik oder ein Navigationssystem schnell nach oben getrieben. Für den Testwagen verlangt Seat inklusive Sonderausstattung 25.895 Euro - das ist für einen Kleinwagen viel Geld.

⊕ Absolut betrachtet fallen die monatlichen Gesamtkosten dennoch gering aus. Seat gewährt eine Fahrzeuggarantie von zwei Jahren und eine Lack- bzw. Rostgarantie von drei respektive zwölf Jahren. Der Arona besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige, spätestens nach 30.000 km oder nach zwei Jahren ist aber eine Inspektion mit Ölwechsel fällig. Dazwischen, also im 3. und im 5. Jahr oder alle 60.000 Kilometer, muss eine Inspektion mit erweitertem Umfang durchgeführt werden. Der Zahnriemen wird alle 240.000 km ersetzt. Die Kfz-Steuer ist mit 56 Euro sehr niedrig und auch die Versicherungseinstufungen sind günstig.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 446 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 EcoTSI Reference	1.0 EcoTSI Style	1.5 TSI EVO FR	1.6 TDI Reference	1.6 TDI Style
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	85 (115)	110 (150)	70 (95)	85 (115)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/2000	200/2000	250/1500	250/1500	250/1500
0-100 km/h [s]	11,4	9,8	8,0	11,9	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	182	205	172	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,9   S	4,9   S	5,1   S	4,0   D	4,1   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	111	113	115	105	106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/20	16/17/20	17/19/21	18/18/21	18/18/21
Steuer pro Jahr [Euro]	52	56	70	172	174
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	438	446	497	454	462
Preis [Euro]	16.290	19.620	22.820	19.160	22.245

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6b, geregelt	
Hubraum	999 ccm
Leistung	85 kW/115 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Verbrauch pro 100 km	4,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	113 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,22 m²/0,37
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.138/1.780/1.552 mm
Leergewicht/Zuladung	1.187/523 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400/1.280 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	590/1.100 kg
Stützlast/Dachlast	55/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Martorell

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,2/11,9/19,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus Prime 3
Wendekreis links/rechts	10,5/10,6 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,6/5,3/7,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	139 g/km (WTW* 164 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130 km/h	69,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.950 mm
Leergewicht/Zuladung	1.190/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/680/1.140 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>107 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>55 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>86 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>198 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	446 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/20		
Basispreis Arona 1.0 EcoTSI Style	19.620 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.02.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	25.895 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	13.322 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/600 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	200 Euro
Regen-/Lichtsensor (Klima-Komfort-Paket)	550 Euro°/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	200 Euro/Serie/500 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	550 Euro°(v+h+Assi)/260 Euro°(h)
Parklenkassistent (Paket)	550 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera (Paket)	700 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem (Paket)	500 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	360 Euro

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/550 Euro°(Paket)/Serie/210 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	990 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (Klima-Komfort-Paket)	Serie/550 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Klima-Komfort-Paket)	550 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten (Winter-Paket)	360 Euro°
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (Winter-Paket)	Serie/360 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar, mit Verkabelung)	1.000 Euro
Metalliclackierung	ab 525 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,6**

### AUTOKOSTEN

**1,3**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,7</b>
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	2,6
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,9
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	2,6
Ein-/Ausstieg	2,7	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,6</b>
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,7
<b>Innenraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,2</b>
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	3,0	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	4,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,5</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,1</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,1
Federung	2,9	Schadstoffe	1,9
Sitze	3,2		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	3,2		

Stand: Mai 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.