



SEAT Arona 1.0 TSI Xcellence

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (70 kW / 95 PS)

Der Seat Arona – ein Kleinwagen-SUV, das einige Gemeinsamkeiten mit dem flacheren Ibiza hat. So ähneln sich die beiden Konzernbrüder beispielsweise stark im Innenraum. Verarbeitung, Materialqualität und auch das Design sind auf einem Niveau. Beim Ein-/Ausstieg bietet der Arona gegenüber dem Ibiza leichte Vorteile, da der Fahrersitz rund fünf Zentimeter höher angeordnet ist. Allerdings liegen auch die Schweller etwas höher. Im Innenraum bieten beide Modelle ähnliche Platzverhältnisse, das Kofferraumvolumen fällt bei Standardnutzung bis zur Kofferraumablage im kleinen SUV Arona nur 20 Liter größer aus.

Was beim Arona allerdings auch höher ausfällt, ist der Preis: Denn bei gleicher Motorisierung und Ausstattungsvariante liegen zwischen den beiden Brüdern rund 1.350 Euro – für das getestete Modell verlangt Seat mindestens 20.820 Euro. Da es für das SUV allerdings einige sinnvolle Extras gibt, lässt sich der Preis wie beim Testwagen auch über 26.000 Euro treiben – viel Geld für einen Kleinwagen.

Gemein haben beide eine gute Sicherheitsausstattung sowie die Motorisierung. Der im Testwagen verbaute Dreizylinder-Turbobenziner mit einem Liter Hubraum leistet 95 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 175 Nm – daran gekoppelt ist ein Fünfgang-Schaltgetriebe. Der Antrieb reicht völlig aus, um im Verkehr ordentlich mitschwimmen zu können, im Ecotest fällt der Verbrauch mit 6,2 l/100 km durchschnittlich aus. Für die stärkere Motorvariante mit 115 PS gibt es entweder ein Sechsgang-Schaltgetriebe oder ein Siebengang-DSG – damit sollte der Verbrauch ein Stückchen niedriger ausfallen.

In der Summe überzeugt der Arona, genauso wie der Ibiza, und empfiehlt sich vor allem für diejenigen, die etwas höher sitzen wollen. **Konkurrenten:** u.a.: Citroen C3 Aircross, Fiat 500X, Ford EcoSport, KIA Stonic, Opel Crossland X, VW T-Cross.

- ⊕ ordentliches Platzangebot, viele Assistenzsysteme erhältlich, saubere Abgase
- ⊖ einfache Materialien im Innenraum, keine Haltegriffe am Dachhimmel, keine Innenbeleuchtung im Fond

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 1,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	2,8
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,1
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	2,0

EcoTest ★★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 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 Dichtlippe an den Türen, denn dadurch wird der Einstiegsbereich 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 von 6,2 l/100 km lassen sich mit dem nur 40 Liter großen Tank Strecken von bis zu 645 Kilometern zurücklegen.

Doch eignet sich das knapp 4,15 m lange und 1,95 m breite (samt Außenspiegeln) SUV auch gut für die Stadt, der Wendekreis mit rund 10,6 m fällt durchschnittlich aus.

2,7 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.

Bei der getesteten Ausstattungsvariante und beim FR sind beheizbare Außenspiegel serienmäßig verbaut.

⊕ Der Testwagen hat die optionalen LED-Scheinwerfer an Bord, die die Fahrbahn zwar in einer angenehmen Lichtfarbe,



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

Der Motor ist teilweise von unten verkleidet, am Unterboden finden sich zugunsten der Aerodynamik im seitlichen Bereich Verkleidungen.

⊖ Die Motorhaube wird nur mittels eines einfachen Haltestabs offen gehalten.

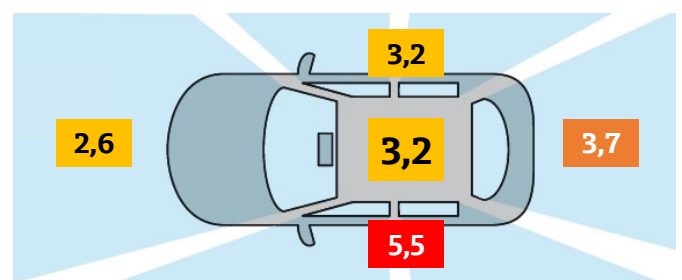
Im Falle einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich schon bei kleinen Schäden als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis ist ein Notrad erhältlich - nur dann findet man auch einen Wagenheber und Radmutternschlüssel im Fahrzeug.

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

aber etwas inhomogen ausleuchten. Bei 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-

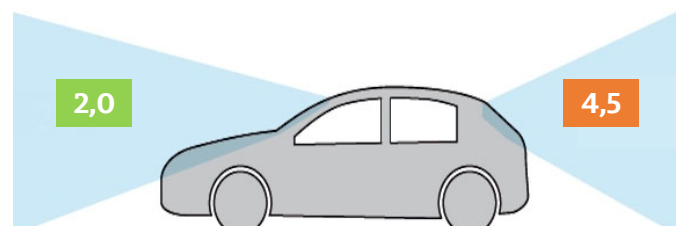
Rundumsicht

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.



Scheinwerfer ordert. Die Halogenlampen in den Nebellichtern 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. Serienmäßig helfen Parksensoren am Heck beim Rangieren,

2,8 Ein-/Ausstieg

Der Xcellence ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet - abgesehen von der Basisvariante ist es für alle anderen Ausstattungsvarianten optional erhältlich. Dieses wird aber 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 auch

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 hoch 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.

2,8 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 Gurte in praktischen Klemmen fixieren.

auf Wunsch auch Sensoren vorn, ein Parklenkassistent sowie eine Heckkamera.

⊖ Während eine Außenspiegelheizung für die Basisvariante erst gar nicht angeboten wird, kostet sie für die zwei weiteren Ausstattungsvarianten Aufpreis.

die Sitzfläche (47 cm) 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.



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 hinter zwei Spanngummis unterbringen.

2,5 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Der Innenraum des Arona ist vom Ibiza übernommen, was nicht die schlechteste Entscheidung war. Alles ist übersichtlich und klar gestaltet. Zentrale Schnittstelle zwischen Mensch und Auto ist das acht Zoll große 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 serienmäßigen analogen Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich sowohl tagsüber als auch nachts einwandfrei ablesen. Gegen Aufpreis werden die analogen Anzeigen durch ein breites digitales Display mit einer insgesamt verspielten Ansicht ersetzt; die Skalierung des analog angezeigten Tachos ist bis 60 km/h gut, darüber etwas grob (20 km/h-Sprünge). Die zusätzlich digital angezeigte Geschwindigkeit ist daher im Alltag hilfreich. 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 Arona.



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

2,9 Multimedia/Konnektivität

Als Arona Xcellence bringt das kleine SUV serienmäßig einen 6,5 Zoll und optional einen acht Zoll großen Farb-Touchscreen mit, über den man neben den Fahrzeugeinstellungen auch ein Audiosystem mit sechs Lautsprechern bedient. Optional kommen noch ein Subwoofer sowie ein Verstärker hinzu (im Beats-Soundsystem). 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 Connectivity-Paket Plus samt Navigationssystem, Apple CarPlay und Android Auto sowie Mirror-Link erhältlich. Zu dessen Umfang gehören u. a. zusätzlich ein CD-Laufwerk, eine induktive Ladeschale und ein weiterer USB-Anschluss. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch DAB+.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von rund zwei Metern zurückschieben, was für ein 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.

2,8 Raumangebot hinten

Die Kopffreiheit würde Insassen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m zulassen. Beschränkend ist aber die Beinfreiheit, da diese für etwa bis 1,90 Meter große Insassen reicht, 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.

3,8 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 abge-



Im Fond finden Personen bis zu Körpergröße von 1,90 m Platz.

sehen von kleinen Türfächern keine weiteren Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format, ist aber weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

3,0 KOMFORT

2,9 Federung

Die einfache Konstruktion insbesondere der hinteren Achse mit ihrer Verbundlenkerbauweise stößt bei größeren Hindernissen an ihre Grenzen. Zudem sorgen die großen 18 Zoll Räder für ein teilweise etwas steifbeiniges Ansprechen im niedrigeren bis mittleren Geschwindigkeitsbereich. Auf der Autobahn

federt der Arona Wellen ordentlich ab und liegt recht ruhig auf der Straße. Insgesamt bietet das kleine SUV eine recht ausgewogene Feder-/Dämpferabstimmung.

3,1 Sitze

Beim Xcellence sind der Fahrer- und Beifahrersitz stets höhenverstellbar. 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 Fahrerstatoren nicht negativ auf, dass der Sicherheitsgurt aber keine Höheneinstellung besitzt ist ärgerlich.

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.

3,3 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit liegt der gemessene Geräuschpegel bei 69,6 dB(A), das ist ein nur durchschnittlicher Wert. Bei Tempo 130 und darüber dominieren Windgeräusche, bei niedrigen Geschwindigkeiten sind es Fahrwerks- sowie Ab-

rollgeräusche, die vordergründig wahrgenommen werden. Der Dreizylinder-Motor zeigt sich zwar um 1.400 1/min etwas brummig, fällt darüber hinaus aber nicht akustisch negativ auf.

2,8 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Arona serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Optional sind für die vorderen Personen eine Sitzheizung sowie abgedunkelte Scheiben im Fond erhältlich.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht besonders weit öffnen und erschweren die Durchlüftung.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen

Im Arona sind nur Turbomotoren erhältlich. Mit dem 95 PS starken Testwagen ist man laut Seat in 11,4 Sekunden von Null auf Hundert gesprintet, die Höchstgeschwindigkeit soll bei 173 km/h liegen.

Der Arona ist mit der schwächeren Variante des Dreizylinder-Benziners zufriedenstellend motorisiert, wie die ADAC Messungen zeigen: Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h ist

nach sieben Sekunden abgeschlossen. Im vierten Gang ist die Elastizität des Motors gut, im fünften Gang zufriedenstellend. Der Durchzug aus ganz niedrigen Drehzahlen ist im Vergleich zur Leistungsentfaltung bei höheren Drehzahlen schlapp, deshalb sollte man sich beim Einfädeln in den fließenden Verkehr mit niedrigen Geschwindigkeiten eine entsprechend große Lücke aussuchen.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der aufgeladene Dreizylinder-Benziner überträgt über den gesamten Drehzahlbereich deutlich spürbare Vibrationen in den Innenraum, insgesamt aber stören diese nicht übermäßig. Beim Brummen hält sich der Motor im Arona etwas zurück. Störend fällt das nur in einem kleinen Drehzahlbereich um 1.400 1/min auf, im weiteren Drehzahlverlauf verkneift er sich

das weitgehend, der kernige Dreizylinder-Motorklang ist aber dennoch stets im Innenraum präsent.

Beim Tritt aufs Gaspedal muss man dem Motor etwas Zeit geben, ehe er sich aus dem Turboloch arbeitet und dann ab knapp 2.000 1/min homogen seine Leistung abgibt.

2,6 Schaltung/Getriebe

Die Schaltwege sind durchschnittlich lang, der Schalthebel zeigt sich aber sauber geführt und die fünf Vorwärtsgänge sind präzise schaltbar. Die Kupplung ist aber nicht besonders feinfühlig dosierbar - in Kombination mit der leichten Anfahrchwäche 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 dreht der Motor im größten Gang mit rund 3.200 1/min.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Arona liegt auf gutem Niveau. Die Spurrillenempfindlichkeit ist gering, der Geradeauslauf gibt keinen Anlass zur Kritik. Nach einem Lenkimpuls stabilisiert sich das Fahrzeug schnell wieder, nur der Aufbau wankt leicht nach.

Im ADAC Ausweichtest liefert das kleine SUV ein insgesamt noch gutes Ergebnis ab. Der Arona bietet zwar aufgrund der recht starken Karosseriebewegung und des stark regelnden ESP

kein besonders verbindliches Gefühl, lässt sich aber sicher und lenkbar durch den Parcours manövrieren.

Auf Lastwechsel in zügig gefahrenen Kurven reagiert der Seat mit einem lebendiger werdenden Heck, ohne aber den Fahrer übermäßig zu fordern. Das liegt zum einen an der gewählten Testbereifung (18 Zoll) als auch am im Zweifel effektiv regelnden ESP.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung gefällt. Besonders positiv fällt unter anderem die geschwindigkeitsabhängige Lenkkraftunterstützung 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. Die Lenkung bietet prinzipiell auch eine gute Zentrierung, das Herauslenken aus der Mittellage fühlt sich aber leicht gerastert an.

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

2,5 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der gemessene Bremsweg aus Tempo 100 bis zum Stillstand beträgt 34,9 Meter, ein guter Wert.

2,1 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Arona bietet schon ab Werk eine gute aktive Sicherheitsausstattung. So rollt der Seat 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 sowie ein Tempomat und eine Müdigkeitserkennung sind beim Xcellence serienmäßig verbaut, für die adaptive Geschwindigkeitsregelung (bis 210 km/h) verlangt Seat Aufpreis.

Anders als der Ibiza bietet der Arona gegen Aufpreis einen Totwinkelassistenten (Blind Spot) samt der Funktion des Ausparkassistenten: Queren andere Fahrzeuge den Bereich hinter dem Fahrzeug, wird der Fahrer gewarnt.

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.

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
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	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	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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.

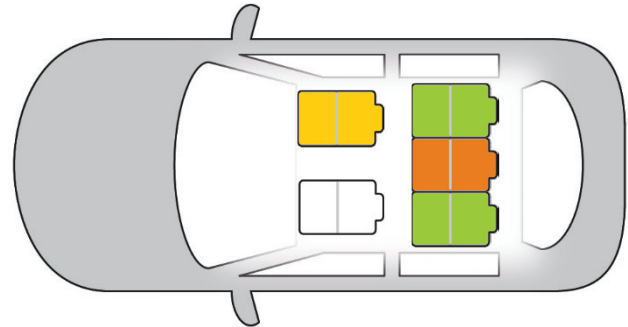
2,4 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der Arona 80 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung dürfen auch dank des abschaltbaren 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 zur Montage neben den Gurten auch Isofix-Halterungen zur Verfügung. Egal ob Gurt oder Isofix, die Montage ist problemlos möglich. Nutzt man im Fond platznehmende 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.

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)

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.

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

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

Der nun nach 6d-TEMP (WLTP) homologierte Ottomotor samt Partikelfilter verbraucht im Ecotest nun etwas mehr als zuvor. Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des 1,0-l-TSI mit 95 PS beträgt im Arona 6,2 Liter Super pro 100 Kilometer. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 170 g/km, die für 27 von 60 möglichen Punkten im Ecotest reicht. Bei der Messung konsumiert der Dreizylinder innerorts 5,7 Liter und außerorts 5,6 Liter auf 100 Kilometer. Auf der Autobahn steigt der Konsum auf 7,5 Liter.

1,0 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel liefert der Motor eine durchweg gelungene Vorstellung ab und erntet dafür die vollen 50

Verbrauch

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

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

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

Autobahn	7,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Punkte. Die Schadstoffanteile im Abgas liegen allesamt auf niedrigem Niveau - hier zeigt der Partikelfilter seine Wirkung im Vergleich zum Dreizylinder ohne Filter. Insgesamt liegt der

Arona so bei 77 Punkten und vier Sternen im Ecotest. Auch bei Tests im Straßenverkehr mittels portablen Emissionsmessgerät bleibt der Seat sauber.

1,6 AUTOKOSTEN

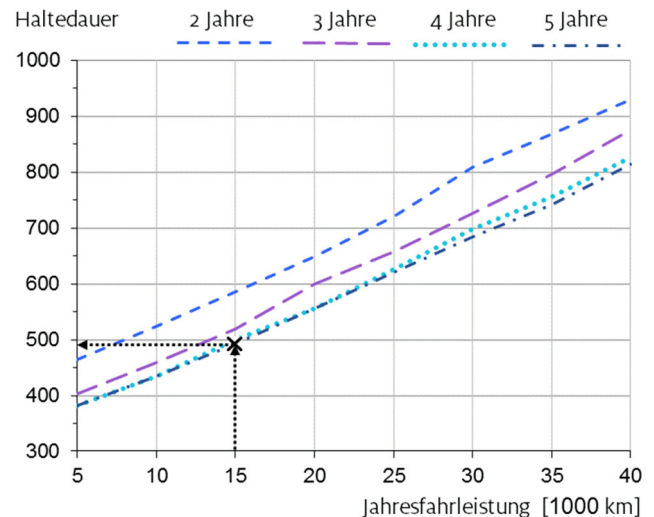
1,6 Monatliche Gesamtkosten

Der Arona Excellence mit dem 95 PS starken Dreizylinder kostet mindestens 20.820 Euro. Beim Testwagen wird der Kaufpreis durch einige Extras wie beispielsweise das LED-Licht, die 18-Zoll-Räder oder ein Navigationssystem schnell nach oben getrieben. Für den Testwagen verlangt Seat inklusive Sonderausstattung 26.235 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 92 Euro überschaubar und die Versicherungseinstufungen sind günstig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 493 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI Xcellence	1.6 TDI Xcellence	1.6 TDI Xcellence
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	70 (95)	85 (115)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/2000	250/1500	250/1500
0-100 km/h [s]	11,4	11,9	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	172	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,0 S	4,3 D	4,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	115	113	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/20	18/18/21	18/18/21
Steuer pro Jahr [Euro]	92	240	236
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	493	514	523
Preis [Euro]	20.820	23.520	24.320

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 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	999 ccm
Leistung	70 kW/95 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	175 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Verbrauch pro 100 km	5,0 l
CO ₂ -Ausstoß	115 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,22 m²/0,37
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.138/1.780/1.552 mm
Leergewicht/Zuladung	1.180/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400/1.280 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580/1.000 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 (3.Gang)	7,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,7/14,6/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R18 89V
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Cinturato 7
Wendekreis links/rechts	10,5/10,6 m
EcoTest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,7/5,6/7,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	144 g/km (WTW* 170 g/km)
Reichweite	645 km
Innengeräusch 130 km/h	69,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.950 mm
Leergewicht/Zuladung	1.180/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/680/1.140 l

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

Betriebskosten	125 Euro	Werkstattkosten	57 Euro
Fixkosten	91 Euro	Wertverlust	220 Euro
Monatliche Gesamtkosten	493 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	92 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/20		
Basispreis Arona 1.0 TSI Xcellence	20.820 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.11.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	26.235 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	13.786 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 01.09.2018 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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 entfällt bei LED-Scheinwerfern	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/210 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten mit Parklenkassistent	360 Euro°/Serie
Parklenkassistent inkl. Sensoren vorn	360 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	520 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

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/850 Euro°/Serie/210 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	850 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten (Winter-Paket)	370 Euro°
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (Winter-Paket)	Serie/370 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

1,6

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