



SEAT Arona 1.0 TGI Xcellence

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (66 kW / 90 PS)

Wer umweltbewusst unterwegs sein möchte und beispielsweise den ADAC Ecotest als Vergleichsgrundlage wählt, wird herausfinden, dass der Arona TGI ein heißer Anwärter dafür ist. Denn das mit Erdgas betriebene SUV erreicht im Ecotest mit 92 Punkten die vollen fünf Sterne. Das liegt zum einen am sauberen Abgas, doch auch der Verbrauch kann sich sehen lassen. Im Test konsumiert der Arona mit Sechsganggetriebe 4,2 kg/100 km (124 g CO₂/100 km) - das sind rund 45 g/km weniger CO₂ als beim 1,0 TSI mit 95 PS (Fünfganggetriebe). Der Vollständigkeit halber sollten aber auch die Nachteile erwähnt werden: So wirkt das SUV im Erdgasbetrieb vor allem bei niedrigen Drehzahlen etwas träger als der TSI und auch der Motor klingt leicht angestrengter. Den größten Nachteil gibt es aber bei der Reichweite. Denn mit einer Gasfüllung kommt man nur rund 325 km weit - das entspricht knapp der Hälfte des TSI mit 95 PS. In der Summe sind die Nachteile aber dennoch überschaubar, sodass der TGI ganzheitlich betrachtet die bessere Wahl darstellt. Zwar ist der TGI mit einem Preis von mindestens 21.820 Euro nicht besonders günstig, der Aufpreis von 1.000 Euro zum TSI mit 95 PS fällt aber recht gering aus. **Konkurrenten:** u.a: Citroen C3 Aircross, Suzuki Vitara, Skoda Kamiq, Ford EcoSport, VW T-Cross, Fiat 500x, Nissan Juke.

- ⊕ solide Verarbeitung, ordentliches Platzangebot, viele Assistenten lieferbar
- ⊖ geringe Reichweite, eingeschränkter Kofferraum

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 1,5

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	2,8
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,4
	Fahrspaß	3,3
	Preis/Leistung	2,0

EcoTest ★★★★★

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,1 Verarbeitung

Der Seat bietet zwar eine tadellose Verarbeitung, setzt bei den Materialien aber keine Glanzpunkte. Im Innenraum findet sich mit Ausnahme des optionalen Armaturenbretteinsatzes in Lederoptik leider nur harter Kunststoff. Beim TGI findet man im Kofferraum keine wertige Kofferraumbodenplatte, sondern nur eine lapprige Matte, die zudem nicht einmal besonders stabil am Boden liegt.

Im Alltag störend fällt der mit nur einer Dichtlippe ausgestattete Türausschnitt auf, da der Einstiegsbereich bei

3,6 Alltagstauglichkeit

Die maximale Zuladung des Testwagens liegt bei 430 kg. Das reicht noch für vier Erwachsene inklusive etwas Gepäck, ist aber nicht besonders üppig. Während die Dachlast 75 kg betragen darf, erlaubt der Hersteller weder Zug- noch Anhängelasten - ein klarer Nachteil der Erdgasvariante gegenüber dem Standard-Arona.

Dass sich der Arona TGI in der Stadt am wohlsten fühlt, ist sicher kein Geheimnis, auch weil er dafür die idealen Abmessungen bietet. Der Wendekreis fällt mit 10,6 Meter angemessen aus.

⊖ Ein durchschnittlicher Gasverbrauch von 4,2 kg (Ecotest) auf 100 km und ein Tankinhalt von nur 13,8 kg sorgen dafür,

2,9 Licht und Sicht

Die ADAC Rundumsichtmessung belegt, dass der schräge Blick nach hinten durch die massiven C-Säulen stark eingeschränkt wird. Ansonsten bleibt die Übersicht zufriedenstellend. Die Windschutzscheibe wird zuverlässig von den Scheibenwischern gereinigt, jedoch könnte deren Wirkungsbereich etwas größer ausfallen. Auf der linken Seite bleibt ein breiter Streifen ungewischt und auch der obere Bereich auf der rechten Seite wird



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

entsprechender Witterung schnell schmutzig wird. Der Motor ist teilweise von unten verkleidet, am Unterboden finden sich zugunsten der Aerodynamik im seitlichen Bereich Verkleidungen. Ansonsten verlaufen alle Spaltmaße sehr akkurat.

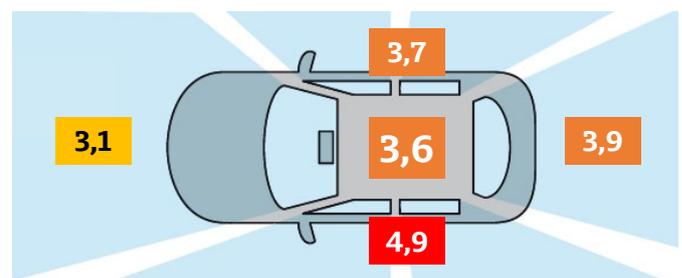
⊖ Die Motorhaube wird nur mittels eines einfachen Haltestabs offen gehalten, was das Öffnen der Motorhaube im Vergleich zu einer mit Gasdruckfedern umständlicher macht.

dass der Arona bereits nach rund 325 km die nächste Tankstelle anfahren muss, wenn man weiterhin mit Gas unterwegs sein möchte. Alternativ kann man auch überschaubare Distanzen mit Benzin zurücklegen, da der Arona immerhin noch einen Bezintank (Stutzen ohne Fehlbetankungsschutz) mit neun Liter Volumen verbaut hat.

Im Fall einer Reifenpanne, muss sich der Fahrer mit dem serienmäßigen Reparaturset zufrieden geben. Ein Ersatznotrad ist aufgrund der Gastanks für den Spanier ohnehin nicht lieferbar, da es schlichtweg keinen Platz findet. Somit muss man auch auf Wagenheber und Radmutter Schlüssel verzichten.

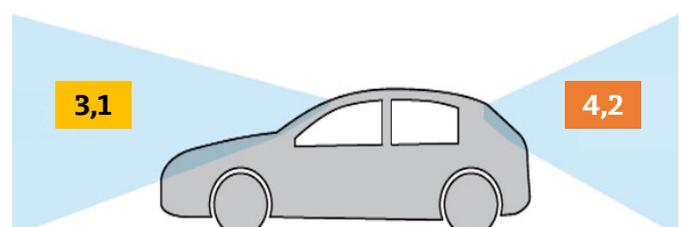
Rundumsicht

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.



nicht erreicht. Beheizbare Scheibenwaschdüsen gibt es gegen Aufpreis. Beheizbare Außenspiegel sind bei der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig verbaut.

⊕ Der Testwagen war mit den optionalen LED-Scheinwerfern ausgestattet, die die Fahrbahn in einer angenehmen Lichtfarbe, aber etwas inhomogen ausleuchten. Bei Autobahntempo wird der Lichtkegel des Abblendlichts automatisch etwas angehoben, um eine bessere Ausleuchtung der Straße zu realisieren.

2,8 Ein-/Ausstieg

Der Arona Xcellence ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Dieses wird aber nur über die Fahrertür angesteuert, das heißt nur dort kann man das Auto einfach per Handbewegung am Türgriff auf- und zusperren. Beim Ver- und Entriegeln beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug.

Der Schweller ist etwas höher als beim Ibiza, dafür liegt auch die Sitzfläche (47 cm) etwas höher, was beim Ein- und Aussteigen hilfreich ist. Trotzdem ist etwas Vorsicht geboten, da die A-

3,5 Kofferraum-Volumen

Durch den Erdgastank wird das Kofferraumvolumen des Seat im Vergleich zum Standard-Arona eingeschränkt. Unter die Kofferraumabdeckung lassen sich somit nur noch 245 Liter unterbringen. Wird die Abdeckung entfernt, ergibt sich ein Volumen von 345 Litern - es können bis zu fünf Getränkeboxen transportiert werden. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen passen bis zur Fensterkante 615 Liter und bis unter das Dach 1.075 Liter hinein.

⊖ Ein variabler Ladeboden ist aufgrund des Gastanks nicht erhältlich.

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 praxistauglich, zum Einladen muss das Gepäck aber über die rund 70 Zentimeter hohe Ladekante gehoben werden. Beim Ausladen wird es leichter, da sich der Boden nur rund drei Zentimeter unterhalb der Kante befindet.

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

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

⊖ Achtung: Seat bietet für die Basisvariante Reference selbst optional keine Außenspiegelheizung an.

Säule schräg steht. Im Fond fällt der Türausschnitt im Fußbereich schmal aus und der Radlauf ragt etwas hinein - das schränkt das Ein- und Aussteigen etwas ein.

⊖ Haltegriffe über den Türen bietet der Arona nicht mal gegen Aufpreis. Das schlüssellose Zugangssystem verfügt über einen unzureichenden Diebstahlschutz, da es mit einem Reichweitenverlängerer überlistet werden kann. Nähere Informationen unter www.adac.de/keyless.



Lediglich 245 l Gepäck fasst der Kofferraum des Arona TGI. Das sind 65 l weniger als bei den herkömmlich angetriebenen Varianten.

Nach dem Umklappen der Lehnen entsteht eine fast ebene Ladefläche.

⊖ Leider fällt die Beleuchtung des Kofferraums mit nur einer Lampe spärlich aus. Auch das Heckklappenschloss steht etwas weit ab, große Personen könnten sich den Kopf stoßen.

fixieren.

Ansonsten bietet der Arona neben Taschenhaken und Spanngummis auch vier stabile Verzurrösen sowie ein kleines Seitenfach.

2,6 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Der Innenraum des Arona ist Seat-typisch klar und übersichtlich gestaltet, der Fahrer findet sich mit den Grundfunktionen sofort zurecht. Der acht Zoll große Monitor des Seat Media System Plus ist in einer guten Höhe angebracht, der Fahrer muss den Blick nur geringfügig von der Fahrbahn schwenken. Ein Vorteil des Systems: es existieren zwei Drehregler. Einer für die Lautstärke und mit dem anderen lässt es sich bequem durch das Menü navigieren oder in der Karte zoomen. Die restlichen Schaltflächen des Bildschirms, sind berührungssensitiv.

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 analogen Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich sowohl tagsüber als auch nachts einwandfrei ablesen - das digitale Kombiinstrument wird für den TGI nicht angeboten. Anders als bei den Standard-Varianten gibt es beim Erdgas-Arona anstatt der Kühlmitteltemperatur- eine zweite Tankfüllstandsanzeige für das Gas. Immerhin wird der Fahrer beim Motorstart kurz informiert, falls der Motor noch nicht bei

Betriebstemperatur ist. Der Bordcomputer präsentiert dem Fahrer alle nötigen Infos wie beispielsweise den Kraftstoffverbrauch sowie die Restreichweite - natürlich getrennt für Gas und für Ottokraftstoff.

Licht- und Regensensor vereinfachen den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz.

⊖ Leider ist auf den Hochglanzflächen des Multimedia-Systems sofort jeder Fingerabdruck sichtbar. Eine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument fehlt ebenfalls.



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

3,0 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. Es stehen verschiedene Quellen zur Musikwiedergabe zur Verfügung: USB-Anschluss, SD-Kartenslot und AUX-Anschluss sind an Bord. Auch per Smartphone kann Musik über die Bluetooth-Schnittstelle gestreamt werden. 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+.

⊖ Das BeatsAudio-Soundsystem ist für die Gasvariante nicht erhältlich.

2,0 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.

3,1 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. Die Längsposition lässt sich nicht variieren. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern in den Türen (bis zu 1,5-l-Flaschen), einem geschlossenen Fach in der Mittelarmlehne und einer Ablage im Armaturenbrett praxistauglich. Becherhalter sind ebenfalls vorhanden, diese sind aber nicht besonders alltagstauglich geformt, da sie zu flach sind. Im Fond findet man abgesehen von kleinen



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

Türfächern und zwei Lehnentaschen keine weiteren Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format, ist aber weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

2,9 KOMFORT

2,9 Federung

Im Federungskapitel unterscheidet sich die Gasvariante kaum vom Standardmodell. Der TGI federt in allen Geschwindigkeitsbereichen angemessen komfortabel und eignet sich somit auch problemlos für längere Etappen. Was allerdings nicht so gut gefällt ist, dass das kleine SUV bei entsprechender

Anregung etwas zum Stuckern neigt und damit teilweise etwas unruhig wirkt - das liegt wohl auch an der einfach konstruierten Verbundlenker-Hinterachse, die bauartbedingt ohnehin bei größeren Hindernissen an ihre Grenzen stößt.

3,0 Sitze

Beim Xcellence sind der Fahrer- und Beifahrersitz stets höhenverstellbar. Die im Testwagen optionalen Sportsitze sind gut konturiert, angenehm gepolstert und bieten einen guten Seitenhalt. Das Fehlen einer einstellbaren Lordosenstütze fällt den meisten Fahrerstaturen nicht zwingend negativ auf, dass der Sicherheitsgurt aber keine Höheneinstellung besitzt, schon. Die äußeren Fondsitze bieten ebenfalls eine

angenehme Kontur sowie einen ausreichenden Seitenhalt, vor allem bei großen Passagieren liegen die Oberschenkel aber leider nicht ganz auf.

⊖ Leider lässt sich die Mittelarmlehne nicht in der Höhe variieren. Der mittlere Sitz hinten ist höchstens für kurze Strecken als Notsitz zu gebrauchen.

3,2 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit liegt der gemessene Geräuschpegel wie auch beim Standardmodell bei 68,8 dB(A), das ist ein durchschnittlicher Wert.

Bei Tempo 130 und darüber dominieren Windgeräusche, bei niedrigen Geschwindigkeiten sind es Fahrwerks- sowie Abrollgeräusche, die vordergründig wahrgenommen werden. Anders

als der Benziner klingt der Erdgasmotor vor allem bei Leistungsabforderung etwas angestrengter und brummt unter Last auch über einen längeren Drehzahlbereich - erst ab rund 2.000 1/min lässt das Brummen merklich nach.

2,8 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattungsvariante Xcellence ist der Arona serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaanlage ausgestattet.

Optional sind für die vorderen Personen eine Sitzheizung sowie abgedunkelte Scheiben im Fond erhältlich.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen

Der aufgeladene 1.0 Liter Dreizylinder leistet als Erdgasvariante 90 PS und stemmt ein maximales Drehmoment von 160 Nm auf die Kurbelwelle. Die Fahrleistungen des Arona TGI sind damit angemessen - wenn es flott vorangehen soll, braucht es aber mittlere und höhere Drehzahlen. Das zeigt sich am Sprint von 60 auf 100 km/h, der in 7,3 Sekunden und damit am schnellsten machbar ist, wenn man im dritten Gang fährt. Schon im vierten Gang benötigt das SUV für die selbe Disziplin 9,2 Sekunden, im fünften Gang sind es 13,4 Sekunden und im sechsten Gang lange 21,89 Sekunden. Aus dem Stand sind 100

km/h laut Hersteller in 13,2 Sekunden erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 172 km/h angegeben.

⊖ Was im Alltag allerdings nicht so gut gefällt, ist das Anfahrverhalten des Gas-SUV, da sich der Arona TGI bei niedrigen Drehzahlen träge verhält. Das zeigen auch die Messungen: der Seat benötigt im zweiten Gang 3,1 Sekunden um von 15 auf Tempo 30 zu beschleunigen. Diesen Geschwindigkeitsbereich nutzt man oft, wenn man in den fließenden Verkehr einfädeln möchte - daher sollte die Lücke groß genug sein.

3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Das Dreizylinder-Aggregat mit einem Liter Hubraum quitiert Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang, wird beim Ausdrehen aber nicht übermäßig laut. Die größte Herausforderung beim Dreizylinder sind Brummfrequenzen im unteren Drehzahlbereich. Hier zeigt der Arona zwar zufriedenstellende Manieren, unterhalb von 2.000 1/min ist es unter Last aber dennoch deutlich vernehmbar. Fordert man das Aggregat, dann überträgt es auch deutliche Vibrationen in den Innenraum. Im

Teillastbereich hat der Motor die Vibrationen einigermaßen im Griff.

Das Ansprechverhalten des Gasmotors kann aber nicht mit dem des Benziners mithalten. Besonders unterhalb von 2.000 1/min zeigt sich der Motor träge und zieht erst dann "kräftig" durch - dadurch ist viel Schaltarbeit nötig, wenn man flotter vorankommen möchte.

2,7 Schaltung/Getriebe

Den Arona TGI gibt es nur mit Handschaltung, dafür mit sechs Gängen; die 95-PS-Benzinvariante muss dagegen mit fünf Gängen auskommen.

Die Länge der Schaltwege und die Schaltpräzision sind zufriedenstellend, allerdings wirkt beim Testwagen der Schalthebel nicht so sauber geführt und dadurch etwas knochig bzw. kratzig. Die Abstufungen wurden sinnvoll gewählt und passen gut zueinander, es entstehen keine großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung wurde tendenziell kurz gewählt, was wohl ein Tribut an die höhere Karosserie ist, denn der Motor

dreht im größten Gang bei Tempo 130 mit knapp 3.400 1/min. Das Anfahren klappt in Kombination mit der phlegmatischen Kraftentfaltung im Gasbetrieb nicht besonders toll, die Kombination aus optimalem Kuppelzeitpunkt und geeigneter Drehzahl lassen sich erst mit etwas Übung einwandfrei treffen. Immerhin verhindert beim Losfahren an Steigungen die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Seat. Eine Schaltpunktanzeige gibt es natürlich auch, ebenso ein Start-Stopp-System, das tadellos funktioniert.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Auch wenn der Arona TGI insgesamt eine noch gute Fahrstabilität bietet, erreicht er u. a. aufgrund der Testbereifung nicht ganz das Niveau des Standardmodells. Dies zeigt sich auch im ADAC Ausweichtest. Hier lässt sich der Testwagen mit seinen

16 Zoll Rädern nicht ganz so präzise durch den Parcours manövrieren und auch die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen nicht so hoch. Zu einer kritischen Situation kommt es aber dank des bedarfsgerecht regelnden ESP aber nicht. Im

Alltag trägt die Testbereifung dazu bei, dass sich das ohnehin recht ausgeprägt wankende SUV noch unverbundlicher anfühlt als die früheren Testfahrzeuge mit 18 Zoll Bereifung. Auf Lastwechsel in zügig gefahrenen Kurven reagiert der Seat mit einer Tendenz zum Übersteuern, bleibt aber dank des ESP-Eingriffs gut beherrschbar.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung macht dank guter Rückmeldung und Zentrierung einen angenehmen Eindruck. Prinzipiell zeigt sie sich auch zielgenau, aufgrund der Testbereifung lässt sich der Wagen aber nicht stets exakt positionieren. Die Hinterachse spricht leicht verzögert auf Lenkbefehle an, was zur Folge hat, dass man gelegentlich durch Lenkeingriffe die Linie korrigieren muss. Und: Es fällt einem nicht besonders leicht, den nötigen Lenkwinkel abzuschätzen. Das Lenk-/Fahrverhalten ist zwar nicht kritisch, aber durchaus unkomfortabel und auf langen Etappen auch etwas stressig. Die geschwindigkeitsabhängige Lenkkräftunterstützung darf aber dennoch lobend erwähnt werden, da sie in der Stadt für niedrige Lenkkräfte sorgt, bei höheren Geschwindigkeiten die Unterstützung aber in einem sinnvollen Maße reduziert. Beim Rangieren ist nicht viel Kurbelaufwand nötig, zwischen dem linken und dem rechten Lenkansschlag liegen lediglich etwas über zweieinhalb Lenkradumdrehungen.

3,1 Bremse

Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren, aufgrund der Trommelbremsen im Fond und der Testbereifung liegt der Bremsweg aber nicht auf dem Niveau bereits getesteter Arona. Aus Tempo 100 kommt der TGI erst nach 36,8 Metern (Mittel aus zehn Messungen) zum Stillstand und damit rund zwei Meter später als ein Arona mit Scheibenbremsen hinten und optionaler 18 Zoll Testbereifung.

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 optisch, 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

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

Xcellence serienmäßig verbaut, für die adaptive Geschwindigkeitsregelung (bis Höchstgeschwindigkeit) verlangt Seat Aufpreis. Ebenfalls Aufpreis kostet der Totwinkelassistent (Blind Spot) samt der Funktion des

Ausparkassistenten: Queren andere Fahrzeuge den Bereich hinter dem Fahrzeug, wird der Fahrer gewarnt. Das Reifendruckkontrollsystem arbeitet indirekt über die ABS-Sensoren.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Arona 95 Prozent im Bereich des Insassenschutzes und insgesamt die vollen fünf Sterne (Test November 2017). Die vorderen Kopfstützen schützen Personen bis 1,90 m Größe, hinten reichen sie aber nur bis knapp 1,70 m. Vorne werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für den Fond wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal mit entsprechender Anzeige.

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.

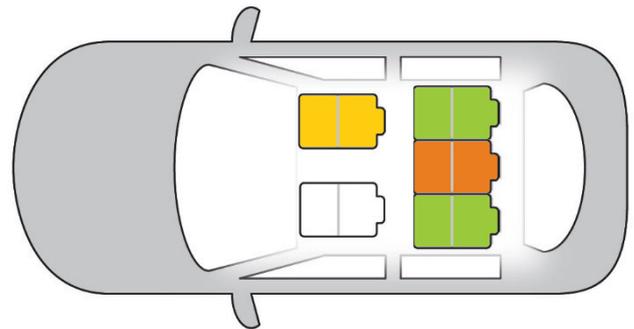
⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Platz und sind so unter Umständen in einer Notsituation nicht schnell auffindbar.

2,4 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit, erreicht der Seat im ADAC Crashtest 80 Prozent der möglichen Punkte. Laut Bedienungsanleitung dürfen auch dank des abschaltbaren Beifahrerairbags (mittels Fahrzeugschlüssel) auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Auf den äußeren Fondplätzen stehen zur Montage neben den Gurten auch Isofix-Halterungen mit i-Size Freigabe 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. Die Kindersicherung der Fondtüren erfolgt über den Fahrzeugschlüssel.

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)

⊖ Der Fondmittelplatz ist aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie nicht zur Kindersitzmontage geeignet - eine Isofix-Vorrichtung 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, besteht bei den Scheinwerfern und den A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

1,4 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Ecotest liegt der Verbrauch des Arona TGI mit Sechsgang-Schaltung bei durchschnittlich 4,2 kg Erdgas auf 100 km. Da Erdgas mit weniger CO₂-Ausstoß als vergleichbare Benzin- oder Diesel-Varianten verbrennt, ergibt sich eine gute CO₂-Bilanz für dieses Modell: 124 g pro Kilometer. Mit

höherem Biogas-Anteil kann sich der bilanzielle CO₂-Ausstoß entsprechend verringern. Der Arona TGI erhält 42 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 4,1 kg, außerorts 3,8 kg und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 5,1 kg CNG pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Schon im Benzinbetrieb ist der Einliter-TSI bei den Schadstoffen wirklich gut und auch der TGI kann im Schadstoffkapitel mit voller Punktzahl überzeugen. Dabei benötigt der Motor keinen Partikelfilter für seine sehr niedrigen Partikelemissionen in Masse und Anzahl. Selbst die

CO-Emissionen beim Kaltstart wie auch bei hoher Last liegen weit unter den Grenzwerten - ein weiterer Vorteil des Erdgas-Treibstoffs.

So kommt der CNG-Motor auf insgesamt ausgezeichnete 92 Punkte. Das ergibt volle fünf Sterne im ADAC Ecotest.

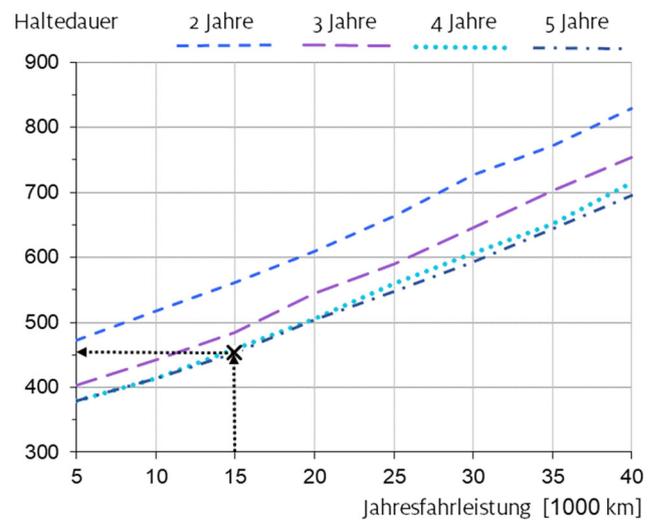
1,5 AUTOKOSTEN

1,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Arona Xcellence mit dem 90 PS Dreizylinder Erdgasmotor kostet mindestens 21.820 Euro - eine Menge Geld für einen Kleinwagen. Allerdings beträgt der Aufpreis zum 95 PS TSI lediglich 1.000 Euro, was angesichts der verbauten Technik (Sechsgang-Getriebe, Erdgastanks, Einspritzung usw.) ein durchaus fairer Aufschlag ist. Hinzu kommt, dass Erdgas an den Tankstellen niedriger besteuert wird als Benzin oder Diesel - dadurch sind die Betriebskosten im CNG-Betrieb geringer. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und günstiger Einstufungen bei der Versicherung. Standardmäßig beträgt die Fahrzeuggarantie lediglich zwei Jahre, wer mehr möchte, kann diese aber immerhin schon beim Kauf ordern (bis 5 Jahre und 150.000 km möglich). Die Steuer liegt bei überschaubaren 44 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-CO₂-Wert).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 452 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI Reference	1.0 TSI Style	1.5 TSI Evo FR	1.6 TDI Reference	1.0 TGI Style
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498	4/1598	3/999
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	85 (115)	110 (150)	70 (95)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/2000	200/2000	250/1500	250/1500	160/1900
0-100 km/h [s]	11,4	9,8	8,2	11,9	13,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	182	207	172	172
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,7 S	5,7 S	5,7 S	4,8 D	3,8 kg G
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	115	114	112	113	98
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/20	16/17/20	17/19/21	18/18/21	16/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	90	88	102	236	42
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	16.290	19.620	22.820	19.160	19.820

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 Gasmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP (WLTP), geregelt	
Hubraum	999 ccm
Leistung	66 kW/90 PS bei 4.500 1/min
Maximales Drehmoment	160 Nm bei 1.900 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	3,9/3,5 kg
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	107/98 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	1.308/402 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	282/1.162 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	13,8 kg
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Martorell

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,2/13,4/21,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.350 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R16 92H
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus Prime 3
Wendekreis links/rechts	10,5/10,6 m
EcoTest-Verbrauch	4,2 kg/100km
Stadt/Land/BAB	4,1/3,8/5,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	116 g/km (WTW* 124 g/km)
Reichweite	325 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.950 mm
Leergewicht/Zuladung	1.280/430 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	245/615/1.075 l

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

Betriebskosten	71 Euro	Werkstattkosten	54 Euro
Fixkosten	110 Euro	Wertverlust	240 Euro
Monatliche Gesamtkosten	475 Euro		
Steuer pro Jahr	44 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/20		
Basispreis Arona 1.0 TGI Xcellence	21.820 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.04.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	24.445 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.754 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. † 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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/210 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	360 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	360 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	520 Euro° (Paket)/-
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	-
Spurwechselsassistent	360 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/950 Euro° (Paket)/Serie/210 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	950 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	370 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/370 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	525 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

1,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	2,9
Verarbeitung	3,1	Fahrleistungen	3,1
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,0
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	2,7
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	2,7
Kofferraum-Volumen	3,5	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	3,1
Innenraum	2,6	Sicherheit	2,1
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Multimedia/Konnektivität	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	3,1	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	3,8	Umwelt/EcoTest	1,4
Komfort	2,9	Verbrauch/CO2	1,8
Federung	2,9	Schadstoffe	1,0
Sitze	3,0		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	2,8		

Stand: Juli 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand