



SEAT Arona 1.0 TSI Xperience

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (81 kW / 110 PS)

Der Mensch und seine Entscheidungen sind selten logisch. Die Schar an Kleinwagen-SUVs, die wegen der hohen Nachfrage auf dem Markt sind, können gut als Beispiel fungieren. Der Seat Arona etwa ist dem eng verwandten Kleinwagen Ibiza technisch überhaupt nicht und vom Platzangebot her nicht nennenswert überlegen - kostet aber je nach Ausstattungslinie bis zu 2.000 Euro mehr. Trotzdem verkauft Seat mehr Arona als Ibiza. Der SUV-Bonus macht sich bemerkbar, die Mehrzahl der Käufer steht schlichtweg auf den Offroad-Look.

Nichtsdestotrotz ist der Arona ein gutes Auto, das sich kaum Fehler leistet. Zwar findet man im Innenraum wie momentan bei vielen Herstellern zu beobachten fast ausschließlich harte Kunststoffoberflächen, diese sind aber gut verarbeitet. Der Fahrkomfort ist im Klassenvergleich einer der besseren, auch die Lenkung ist sauber abgestimmt, wie auch die Fahrsicherheit im Allgemeinen hoch ist. Die Sicherheit wird durch die vielen verfügbaren Fahrassistenten noch erhöht. Der 110 PS starke Dreizylinder-Benziner im Testwagen sorgt für völlig ausreichenden Vortrieb und verbraucht im ADAC Ecotest mit 5,7 Litern Super auf 100 Kilometer nicht zu viel. Zudem sind die Abgase mustergültig gereinigt.

24.670 Euro muss man für den Arona 1.0 TSI Xperience aber mindestens hinlegen, der Testwagen mit voller Sicherheitsausstattung, Sitzheizung und Navigationssystem liegt schon bei 28.645 Euro - als Schnäppchen geht der Arona wie oben beschrieben nicht durch, gerade weil der Ibiza mit gleicher Ausstattung deutlich günstiger ist. Aber wer den SUV-Look bei kompakten Außenmaßen möchte, fährt mit dem Arona eines der besten Angebote am Markt. **Konkurrenten:** u.a.: Citroen C3 Aircross, Fiat 500X, Ford EcoSport, KIA Stonic, Opel Crossland X, VW T-Cross.

⊕ solide Verarbeitung, ordentliches Platzangebot, viele Assistenten lieferbar

⊖ einfache Materialien im Innenraum, keine Haltegriffe am Dachhimmel

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 1,9

Zielgruppencheck

Familie 2,9

City Stadtverkehr 2,8

60+ Senioren 2,8

Langstrecke 3,2

Transport 3,1

Fahrspaß 3,2

€ Preis/Leistung 2,2

Ecotest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Der Seat entschädigt für seine einfachen Materialien mit einer tadellosen Verarbeitung. Im Innenraum findet man bis auf den oberen Teil des Armaturenbretts 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.

Der Motor ist teilweise von unten verkleidet, am Unterboden

finden sich zugunsten der Aerodynamik im seitlichen Bereich Verkleidungen.

⊕ Im Xperience sorgt eine zweifarbige Ambientebeleuchtung in den vorderen Türen und an den Lüftungsdüsen für etwas Chic.

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

3,0 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Arona dürfen maximal 490 kg zugeladen werden, 75 davon auf dem Dach und 55 auf der Anhängerkupplung. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,7 l/100 km lassen sich mit dem nur 40 Liter großen Tank Strecken von bis zu 700 Kilometern zurücklegen.

Doch eignet sich das 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.

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 Radmutterenschlüssel im Fahrzeug.

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

2,7 Licht und Sicht

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

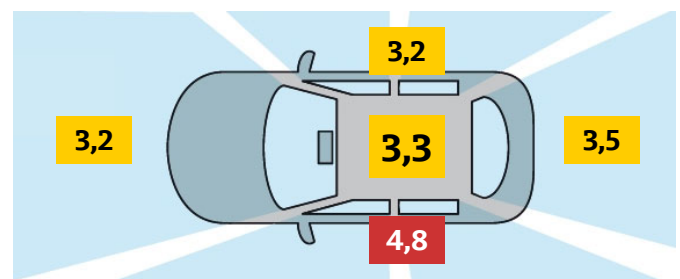
Die ADAC Rundumsichtmessung belegt, dass der Blick nach schräg hinten durch die massiven Dachpfosten eingeschränkt wird. Ansonsten halten sich die Sichteinschränkungen im Rahmen, weshalb es insgesamt noch zu einer zufriedenstellenden Note für die Rundumsicht reicht.

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

⊕ Der Arona hat immer LED-Scheinwerfer verbaut. Der Testwagen hat die optionalen Voll-LED-Scheinwerfer (jetzt als Linsensystem aufgeführt) mit automatischer Leuchtwertenregulierung an Bord, die die Fahrbahn zwar in einer

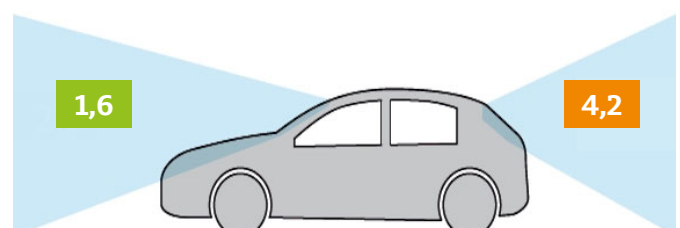
Rundumsicht

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.



Breite Dachstützen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

angenehmen Lichtfarbe, aber etwas inhomogen ausleuchten. Bei Autobahntempo wird der Lichtkegel des Abblendlichts automatisch leicht angehoben, um die Straße weiter auszuleuchten. Gegen Aufpreis gibt es einen statischen Fernlichtassistenten. Beim Xperience blendet der Innenspiegel bei störendem Licht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab.

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 Xperience 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 die Sitzfläche bei ganz nach unten gestelltem Fahrersitz (46 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.

3,1 Kofferraum-Volumen

Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 310 l. Baut man die Kofferraumabdeckung aus, lassen sich 410 l oder sieben handelsübliche Getränkeboxen 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 l hinein. Beschränkt man sich beim Laden bis zur Fensterunterkante, sind es 680 l. Stellt man den Kofferraumboden nach oben, sind darunter 65 l Volumen verfügbar.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich mit wenig Kraftaufwand öffnen und schließen, eine elektrische Betätigung ist aber nicht erhältlich. Unter der Klappe können Personen bis etwa 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

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

⊖ Nebelscheinwerfer sind optional, die Abbiegelichtfunktion entfiel mit dem Facelift aber. Schon vor dem Facelift gab es diese nur, wenn man keine LED-Scheinwerfer geordert hat - die jetzt aber Serie sind. Die Halogenbirnen in den Nebelleuchten würden mit ihrem gelblichen Licht wohl nicht zu den schicken LED-Leuchten passen.



Für einen Kleinwagen bietet der Arona mit 310 l Kofferraumvolumen ordentlich Platz für das Gepäck.



Mit 680 mm liegt die Ladekante doch recht hoch und erschwert damit das Be- und Entladen.

Stellung sind es rund 14 Zentimeter.

Das Kofferraumformat ist praktisch und durch die große Öffnung auch für sperrigeres Gepäck gut nutzbar. Nach dem Umklappen der Lehnen entsteht eine fast ebene Ladefläche. Angenehmerweise kann die Hutablage unter dem variablen Ladeboden verstaut werden.

2,1 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. Im Kofferraum kann man Kleinkram

⊖ 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.

entweder unter dem doppelten Boden oder in einem Seitenfach links, an Taschenhaken oder hinter zwei Spanngummis unterbringen. Laderaumorganizer wie am Boden haftende Trennstücke oder teleskopierbare Trennstäbe sind zusätzlich erhältlich.

2,4 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Der Innenraum des Arona ist auch nach dem Facelift vom Ibiza übernommen, was nicht die schlechteste Entscheidung war. Alles ist weiterhin übersichtlich und klar gestaltet. Zentrale Schnittstelle zwischen Mensch und Auto ist im Testwagen der gegen Aufpreis von 8,25 auf 9,2 Zoll gewachsene Touchscreen des Seat Media Systems, der jetzt deutlich weiter oben und damit besser im Blickfeld montiert ist. Leider verfügt es über keinen Drehregler für die Lautstärke und auch keinen zweiten, mit dem man sich durch die Menüs scrollen oder in der Navigationskarte zoomen kann. Die verbliebenen Knöpfe und Schalter sind aber gut erreichbar und logisch angeordnet. Das Klimabedienteil ist ebenfalls übersichtlich gestaltet und vertraut zum Glück (noch) auf echte Tasten, die eindeutig beschriftet und beleuchtet sind. 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 verschiedenen, auswählbaren Ansichten ersetzt; die Skalierung des analog angezeigten Tachos ist bis 60 km/h gut,

darüber etwas grob (40-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 nun über Lenkradtasten bedient.

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



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

2,7 Multimedia/Konnektivität

Als Xperience bringt das kleine SUV serienmäßig einen 8,25 Zoll und optional einen 9,2 Zoll großen Touchscreen mit, über den man neben den Fahrzeugeinstellungen auch ein

Audiosystem mit analogem sowie digitalem Radioempfang und sechs Lautsprechern bedient. Optional kommen noch ein Subwoofer sowie ein Verstärker hinzu (im Beats-

Soundsystem). Die Musik kann dabei über den USB-C-Anschluss oder per Bluetooth an die Membrane geschickt werden.

Gegen Aufpreis ist das Infotain-Paket samt Navigationssystem, Apple CarPlay (wireless) und Android Auto (kabelgebunden) sowie MirrorLink erhältlich. Zu dessen Umfang gehört auch eine induktive Ladeschale.

1,8 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

2,6 Raumangebot hinten

Die Kopffreiheit würde Insassen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m zulassen. Beschränkend ist aber die Beinfreiheit, da diese für ein paar cm kleinere 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 wie bei Kleinwagen-SUV üblich 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. Zudem sind Ablagen unter den Vordersitzen vorhanden. Es gibt vorn auch zwei Becherhalter, diese sind aber nicht besonders alltagstauglich geformt, weil zu flach. Im Fond findet man abgesehen von

3,0 KOMFORT

2,9 Federung

Die einfache Konstruktion 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

3,1 Sitze

Beim Xperience sind der Fahrer- und Beifahrersitz stets höhenverstellbar. Die Sitze vorn sind bis auf etwas wenig

⊕ Über das serienmäßige Seat Connect-System kann man per Smartphone Fahrzeugdaten abrufen.

⊖ SD-Kartenslot, CD-Player und Klinkenstecker sind beim Facelift über Bord geworfen worden, wenn auch im Handschuhfach noch der entsprechende Schacht für CD-Player und SD-Slot vorhanden ist und dort unnötig Platz einnimmt.

Raumgefühl ist trotz der nur durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm, wenn auch der Dachhimmel beim Xperience dunkel ist.



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

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

Arona Wellen ordentlich ab und liegt recht ruhig auf der Straße. Insgesamt bietet das kleine SUV eine recht ausgewogene Feder-/Dämpferabstimmung. Für den Arona FR bekommt man gegen Aufpreis zweifach verstellbare Dämpfer, um auf Wunsch eher komfortabel oder betont sportlich unterwegs zu sein.

Unterstützung der Schultern gut konturiert, angenehm gepolstert und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Die nicht

erhältliche Verstellung der Lordosenstütze dürfte den meisten Fahrerstatuen nicht negativ auffallen, 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.

3,6 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit liegt der gemessene Geräuschpegel bei 70,8 dB(A), das ist ein nur durchschnittlicher Wert. Bei Tempo 130 und darüber dominieren Windgeräusche, bei niedrigen Geschwindigkeiten sind es Fahrwerks- sowie

⊖ 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, bei den äußeren Fondsitzen stören die ungepolsterten Armauflagen nachhaltig.

2,9 Klimatisierung

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

Abrollgeräusche, 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.

⊖ Die Lüftungsdüsen im Armaturenbrett erlauben keine richtungsunabhängige Einstellung der Luftstrom-Intensität.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Im Arona sind nur Turbomotoren erhältlich, drei Benziner und ein Erdgas-Antrieb. Mit dem 110 PS starken, mittleren Benziner-Ausführung ist man laut Seat in 10,3 s von Null auf Hundert gesprintet, die Höchstgeschwindigkeit soll bei 190 km/h liegen. Der Arona ist mit dem Triebwerk völlig ausreichend motorisiert, wie die ADAC Messungen zeigen: Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h ist nach 6,5 s und von 80 auf 120 km/h nach 8,2 s abgeschlossen. Im vierten und fünften Gang ist die Elastizität

des Motors gut, im sechsten wird es etwas träger, ohne dass man zum Verkehrshindernis wird. Das maximale Drehmoment von 200 Nm ist ab 2.000 Touren verfügbar. Der Durchzug aus sehr 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.

2,8 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 weitgehend 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.

2,5 Schaltung/Getriebe

Die Schaltwege sind durchschnittlich lang, der Schalthebel zeigt sich aber sauber geführt und die sechs Vorwärtsgänge sind präzise schaltbar. Die Kupplung ist aber nicht besonders feinfühlig dosierbar - in Kombination mit der leichten 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 und recht ruckarm.

Die Ganganschlüsse passen soweit gut, bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit rund 3.000 1/min nicht sonderlich hoch.

2,5 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.

2,8 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der gemessene Bremsweg aus Tempo 100 bis zum

Stillstand beträgt 36,0 Meter, ein heutzutage nur mittelmäßiger Wert.

2,2 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Arona bietet schon ab Werk eine gute aktive Sicherheitsausstattung. So rollt der Seat neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen wie ESP und einer Reifendruckverlust-Warnung mit dem Front Assist vom Band. Das Notbremsssystem warnt den Fahrer akustisch und haptisch mit einem Bremsruck. Das System leitet sowohl bei stehenden Fahrzeugen (City-Notbremsssystem) 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, ein aktiver Spurhalteassistent und eine Müdigkeitserkennung sind ab der Ausstattung Style serienmäßig verbaut, für die adaptive Geschwindigkeitsregelung (bis 210 km/h) verlangt Seat Aufpreis. Auch die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung kostet Aufpreis. Der optionale Travel Assist kombiniert den Spurführungsassistenten mit der adaptiven Geschwindigkeitsregelung und macht seine Sache gut, gerade im Stau entlastet das System den Fahrer.

Der Arona bietet gegen Aufpreis einen Totwinkelassistenten (Side Assist) samt der Funktion des Ausparkassistenten: Queren andere Fahrzeuge den Bereich hinter dem Fahrzeug, wird der Fahrer gewarnt. Der Side Assist ist Stand Januar 2022 aufgrund der problematischen Lage der weltweiten Logistik vorübergehend aber nicht bestellbar.

2,4 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. Ein variables Sicherungsnetz, das den Passagier- vom Laderaum trennt, ist für den Arona nicht erhältlich, die herausgezogenen Fondkopfstützen können aber eine gewisse Schutzwirkung übernehmen. Im Zubehör findet man zum Beispiel für Hundebesitzer ein metallenes Trenngitter, um den Kofferraum abzutrennen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	vorübergehend nicht verfügbar
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	vorübergehend nicht verfügbar
	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 (indirekt)

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

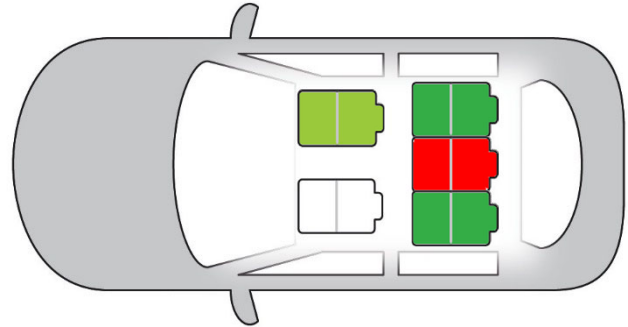
2,2 Kindersicherheit

⊕ 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 Fondmittelpfad ist aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie nicht zur Kindersitzmontage geeignet - eine Isofix-Vorbereitung hat er wie üblich 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)

2,6 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 somit auch das Verletzungsrisiko reduziert.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Ecotest-Kraftstoffkonsum des handgeschalteten 1,0-l-TSI mit 110 PS beträgt im Arona 5,7 l Super pro 100 km. Damit hängt eine CO₂-Bilanz von 156 g/km zusammen, die für 31 von 60 möglichen Punkten im Ecotest reicht. Bei der Messung konsumiert der Dreizylinder innerorts 5,5 l und außerhalb 5,1 l auf 100 Kilometer. Auf der Autobahn steigt der Konsum auf 6,7 l.

1,0 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel liefert der Motor eine durchweg gelungene Vorstellung ab und erntet dafür die vollen 50 Punkte. Die Schadstoffanteile im Abgas liegen allesamt auf niedrigem Niveau - hier zeigt der Partikelfilter seine Wirkung. Insgesamt liegt der Arona so bei 81 Punkten und vier Sternen im Ecotest. Auch bei Tests im Straßenverkehr mittels portablen Emissionsmessgerät bleibt der Seat sauber.

Verbrauch

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

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

Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

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

Gesamtverbrauch	5,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,9 AUTOKOSTEN

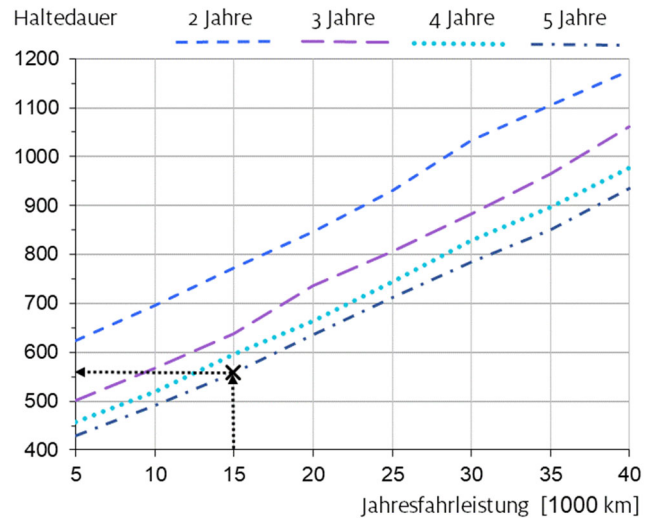
1,9 Monatliche Gesamtkosten

Der Arona Xperience mit dem 110 PS starken Dreizylinder kostet mindestens 24.670 Euro. Beim Testwagen wird der Kaufpreis durch einige Extras wie beispielsweise die 18-Zoll-Räder oder ein Navigationssystem schnell nach oben getrieben. Für den Testwagen verlangt Seat inklusive Sonderausstattung 28.645 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 68 Euro überschaubar und die Versicherungseinstufungen sind günstig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 558 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 FR DSG (7-Gang)	1.0 TGI Style
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498	3/999
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	81 (110)	110 (150)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/2000	200/2000	250/1500	160/1800
0-100 km/h [s]	11,5	10,3	8,2	13,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	190	210	178
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,9/5,4 S	5,0/5,3 S	5,0/6,2 S	3,5/4,1 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	113/123	114/119	115/140	96/103
Versicherungsklassen KH/VK/TK	11/13/16	11/13/16	11/12/18	11/13/16
Steuer pro Jahr [Euro]	77	68	126	36
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	504	536	629	479
Preis [Euro]	19.290	22.265	27.850	22.370

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	999 ccm
Leistung	81 kW/110 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,30 l
CO ₂ -Ausstoß	114 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.153/1.780/1.552 mm
Leergewicht/Zuladung	1.216/514 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400/1.280 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1100 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.+3. Gang)	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	8,5/11,5/16,9 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R18 89V
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Cinturato P7
Wendekreis links/rechts	10,5/10,6 m
Ecotest-Verbrauch	5,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,5/5,1/6,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	135 g/km (WTW* 156 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	70,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.950 mm
Leergewicht/Zuladung	1.200/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/680/1.140 l

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

Betriebskosten	135 Euro	Werkstattkosten	58 Euro
Fixkosten	69 Euro	Wertverlust	296 Euro
Monatliche Gesamtkosten	558 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	11/13/16		
Basispreis Arona 1.0 TSI Xperience	24.670 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.06.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.645 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.379 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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. 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	260 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/260 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	545 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	545 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	545 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	280 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	vorübergehend nicht verfügbar

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.080 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	425 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung abnehmbar, mit Kabelsatz	870 Euro
Metalllackierung	540 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: Januar 2022

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.