
Praxistest Seat Arona 1.5 TSI: Der beinharte Muntermacher

Von Michael Kirchberger, cen

Der Arona ist die kleinste der drei SUV-Baureihen bei Seat. Er nutzt weitgehend die Technik des Ibiza, bietet aber mit acht Zentimetern mehr Länge und zehn Zentimetern mehr Höhe durchaus familientaugliche Maße samt einem üppigen Kofferraum. Mindestens 400 Liter Gepäck passen da hinein. Letztlich hat das beliebte Kompakt SUV eine sanfte Auffrischung bekommen, die vor allem den Innenraum gemütlicher und hochwertiger macht. Der 1,5 Liter-TSI ist die kräftigste Version der Baureihe. Diesel gibt es nicht mehr, stattdessen bietet die spanische VW-Tochtermarke eine Erdgasversion an.

Der starke Benziner wird grundsätzlich mit einem Doppelkupplungsgetriebe kombiniert und als Ausstattungsversion FR angeboten. Die bringt ordentlichen Komfort an Bord, treibt den Preis allerdings auf 28.055 Euro. Und weil bei den Extras immer noch Luft nach oben ist steht der Arona dann letztlich für 31.450 Euro vor der Haustür.

Außen hat sich mit dem jüngsten Facelift nicht viel getan. Der Viertürer steht weiterhin satt auf der Straße, nur vorne sind die Nebenscheinwerfer im markant gezeichneten Stoßfänger ein Stück nach oben gewandert, wie kleine Hörnchen lugen sie links und rechts des Kühlergrills neugierig nach vorne. Sie sind dort vielleicht besser vor Steinschlag geschützt, aber effizienter wären sie weiter unten platziert, um unter dem Nebel zu leuchten. Die Schweinwerfer selbst nutzen LED-Technik und auch die Rückleuchten lassen die Dioden glimmen. Der Diffusor unter dem Heck schönt die Optik derweil genauso wie die beiden Auspuffendrohre, die wie bei fast allen Fahrzeugen in dieser Klasse ohne tatsächliche Funktion sind. Gut steht dem Arona die Zweifarblackierung. In unserem Fall war es ein kräftiges Metallicblau, das mit dem grauen Dach kontrastierte.

Innen herrscht die gewohnte Aufgeräumtheit um den 9,2 Zoll großen Bildschirm herum. Erfreulich ist, dass die Klimaanlage wie bisher analog bedient wird, Temperaturkorrekturen gelingen schnell, zielsicher und ohne Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. An Bord sind die üblichen Assistenzsysteme, neben dem Parkpilot ist die Rückfahrkamera beim Rangieren sehr hilfreich. Allerdings zeigt der Bildschirm nach Fahrten im Regen gerne leicht unscharfe Bilder, denn die Kamera ist nicht gut vor Nässe geschützt. Ansonst gibt es bei der Bedienung keinen Anlass für Kritik, auch die Zahl und Bemessung von Ablagen passen. Die Ladeschale fürs Handy macht ihren Job auch, wenn das Smartphone in einer dicken Schutzhülle steckt – das können nicht alle.

Der Sitzkomfort vorn ist einwandfrei, der Fahrer findet auch ohne elektrische Unterstützung der Sitzverstellung eine passende Position. Das Lenkrad lässt sich in zwei Wegen angemessen verstellen. Auf der Rückbank geht es wesentlich gedrängter zu. Zwar erwartet großgewachsene Menschen eine üppige Kopffreiheit, doch für die Beine und am Ende auch die Füße ist das Raumangebot sehr knapp. Wer oft zu viert verweist, sollte sich den größeren Ateca ansehen. Der Laderaumboden des Kofferraums ist variabel und ebnet die Fläche, trotzdem bleibt es nach dem Umlegen der Rückenlehnen im Fond bei einem kleinen Knick im Übergang. Dafür ist die Ladekante niedrig.

Der Einstieg fällt leicht und geht schlüssellos, gestartet wird der Vierzylinder per Knopfdruck. Rhythmisch pulsiert die rote Einfassung der Taste auf der Mittelkonsole, Fahrstufe D einlegen und los geht's – mit einem Hoppla. Denn vor allem im sportlichen Fahrmodus greift die Kupplung des Direktschaltgetriebes recht beherzt zu, der Start an der Ampel fällt dann vehementer als geplant aus. Wer sich dann für den Eco-Modus entscheidet, erlebt sanfteres Anfahren und ist tatsächlich mit weniger Verbrauch

unterwegs. Denn das aktive Zylindermanagement ACT legt zwei der vier Töpfe immer dann still, wenn wenig Leistung gefordert wird und senkt auf diese Weise den Konsum. Das fällt nicht weiter auf, anders als bei den ersten Ausführungen dieser Spritsparteknik ändert sich weder das Motorgeräusch noch die Vibration, wenn zwei Zylinder zu oder abgeschaltet werden. 6,5 Liter Benzin verlangte der 150-PS-Motor bei uns im Schnitt, nur knapp einen Drittelliter mehr als die WLTP-Norm dem Arona bescheinigt. Der Tankinhalt von 40 Liter ist da angemessen.

Fahren macht Freude am kleinen Lenkrad des kleinen SUV. Die Motorkraft reicht für anständige Fahrleistungen, 250 Newtonmeter Drehmomentspitze machen in Verbindung mit dem DSG den rund 1250 Kilogramm schweren Arona zum munteren Gesellen. In 8,2 Sekunden sprintet er von 0 auf 100 km/h, erreicht 210 km/h als Endgeschwindigkeit ohne langen Anlauf. Die Geräuschentwicklung hält sich in Grenzen, weder der Wind pfeift ungebührlich um die Dachreling noch rumpeln die Reifen akustisch auffällig über den Asphalt. Allerdings ist die Abstimmung eher hart geraten, der Federungskomfort gehört nicht zu den Stärken des kleinen Spaniers.

Dafür ist das Fahrverhalten ausgezeichnet. Ohne nennenswerte Seitenneigung der Karosserie geht es um die Ecken, fröhliches Kurvenwedeln gehört da zu den einfachsten Aufgaben. Zumal sich der Arona auch im Grenzbereich keine Blößen gibt, er bleibt stur in der Spur. So entwickelt er mit einer präzisen Lenkung und gut dosierbaren Bremsen einen schon sportlichen Charakter, auch wenn er aus dem teils schlechten Zustand deutscher Fahrbahnbeläge kein Hehl macht. Wer komfortabler unterwegs sein will, sollte sich in der Verwandtschaft umsehen, der T-Roc von VW oder der Kamiq von Skoda sind weniger hartgesottene Gesellen.

Die Ausstattungsliste des FR-Niveaus ist umfangreich, nennenswert extra bezahlt werden müssen hier nur noch die Navigation, das Winterpaket unter anderem mit Sitzheizungen vorn und der Metallic-Zweifarbennlack. Damit wird der Arona zum vielfältig nutzbaren Erst- oder Zweitwagen, gefällt jungen Familien und engagierten Chauffeuren, die sich gerne sportlich geben. (aum/Michael Kirchberger)

Daten Seat Arona 1.5 TSI FR

Länge x Breite x Höhe (m): 4,15 x 1,78 x 1,54

Radstand (m): 2,57

Antrieb: 4-Zyl.-Benziner, 1498 ccm, Turbo, Direkteinspritzung, Vorderradantrieb, 7-Gang-DSG

Leistung: 110 kW (150 PS) bei 5000 U/min

Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1500 U/min

Antriebsart: Frontantrieb

Übersetzung: 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,2 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,2 Liter

Testverbrauch: 6,5 Liter

Effizienzklasse: B

CO₂-Emissionen: 140 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1244 kg / max. 486 kg

Anhängelast: 1200 kg

Kofferraumvolumen: 400–1280 Liter

Wendekreis: 10,9 m

Garantie: 2 Jahre/100.000 km

Wartungsintervall: 30.000 km

Preis: 28.055 Euro

Testwagenpreis: 31.450 Euro

Bilder zum Artikel



Seat Arona 1.5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Seat Arona 1.5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Seat Arona 1.5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Seat Arona 1.5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Seat Arona 1.5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Seat Arona 1.5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Seat Arona 1.5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Seat Arona 1.5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
