



Max Veldhuis  
26 mei 2019

## Keuze te over

Seat is het de laatste jaren hogerop gaan zoeken. In 2016 introduceerde het merk de Ateca en eind 2017 volgde de meer compacte Arona voor het B-segment. Slim, want het marktaandeel van de SUV's en crossovers in de totale autoverkopen is de afgelopen periode alleen maar toegenomen.

Omdat de relatieve vraag naar deze carrosserievormen is gestegen, spelen steeds meer fabrikanten in op dit deel van de markt. Seat doet dit dus ook met de Arona. Met name in het B-segment is er veel keuze op het gebied van SUV's en crossovers. Alleen al uit de eigen gelederen is er bijvoorbeeld concurrentie van de Volkswagen T-Cross en de (nog te verschijnen) Skoda Kamiq. Verder leggen onder andere de Renault Captur, Ford EcoSport, Kia Stonic, Peugeot 2008 en Mazda CX-3 de Arona het vuur aan de schenen. Biedt de Seat Arona voldoende onderscheidend vermogen ten opzichte van de bovengenoemde concurrentie?



## Onderscheid in sportiviteit

De scherpe, sportieve designtaal van de huidige generatie Seat's maakt dat de auto's een leuke afwisseling zijn op het degelijke en vaak ietwat saaie Nederlandse wagenpark. De Arona vormt geen uitzondering op deze regel. De crossover ziet er stoer uit en oogt door de scherp gelijnde Full LED-koplampen met name van voren lekker agressief. Uiteraard helpt het dat de testauto beschikt over het FR-uitrustingsniveau, wat betekent dat het exterieur net even wat sportiever is aangekleed dan bij de andere uitvoeringen.

De FR onderscheidt zich onder meer van de standaard Arona door een grille met honingraatpatroon, een diffuser met twee uitlaatsierstukken, getinte ramen en FR-logo's op de grille en achterklep. Onder de testauto zijn verder 18 inch wielen gemonteerd, die het uiterlijk helemaal af maken. Zeker in de kleur Mystery Blue met het contrasterende zwarte dak staat er echt een leuke, onderscheidende auto op de stoep. Maar ook in de meer standaard uitvoeringen is de Arona nog steeds onmiskenbaar een Seat. Zelfs als je hem in een meer bedagde kleur en samenstelling bestelt, oogt de

Arona nog steeds fris en sportief.



## Zakelijkheid met een twist

Seat kreeg de afgelopen jaren vooral de kritiek dat de interieurs lang niet zo frivool waren als het exterieur van haar auto's deed vermoeden. In de Arona is dit gelukkig niet het geval, want Seat heeft er duidelijk werk van gemaakt om het interieur een sportief en fris uiterlijk te geven. Het ontwerp is in hoofdlijnen vormgegeven zoals we dat kennen van de Volkswagen-groep: opgeruimd en ordelijk. Alle knoppen zitten waar je ze verwacht en de ergonomie en het bedieningsgemak zijn prima voor elkaar. Toch is het interieur van de Arona allerminst saai te noemen. In de FR is er gebruik gemaakt van contrasterend rood stiksel, dat onder andere op het stuur en de kunstlederen bekleding van het dashboard te zien is. Verder zijn er aluminium sierlijsten op de deuren aangebracht en zijn zelfs de gordels voorzien van rode randen. De afwerking van het interieur is grosso modo in orde; wel is het zo dat op de minder zichtbare plekken ook mindere materialen zijn gebruikt. Met name aan de onderkant van het dashboard is dit zichtbaar.Â

# Seat Arona 1.5 TSI FR Business Intense

De zitpositie in de Arona is goed; de stoelen zitten lekker en bieden voldoende ondersteuning, maar het valt op dat de armsteun niet flexibel is in te stellen. Dit is opmerkelijk, omdat het bij andere auto's van de Volkswagen-groep meestal wel mogelijk is. Ook achterin de Arona zit je als volwassene prima, er is duidelijk meer ruimte dan in de Ibiza. De bagageruimte van de Arona is met de bank omhoog 45 liter groter dan die van de Ibiza. De Arona is vanuit praktisch oogpunt dus de betere keuze. Ook de multimedia is dik in orde. Onze testauto was voorzien van de welbekende Virtual Cockpit en een groot scherm in de middenconsole. De interface is duidelijk en werkt zeer snel. Het audiosysteem van Beats Audio produceert een lekker diep geluid en is tegenwoordig ook geschikt voor een breder palet aan muziekgenres. Apple CarPlay werkt tevens zeer goed in de Arona, het is alleen jammer dat met het gebruik van CarPlay de rest van de multimedia in de auto, bijvoorbeeld de navigatie op de Virtual Cockpit, niet meer wordt getoond.



## Het beste van twee werelden?

Wanneer het aankomt op de rijeigenschappen, is Seat vaak wat meer afgestemd op sportiviteit dan haar zustermerken. De Arona past perfect binnen deze lijn. De testauto is voorzien van de welbekende 1.5 TSI met 150 pk en 250 Nm koppel. Deze motor is ontzettend geraffineerd en biedt eigenlijk onder alle omstandigheden meer dan genoeg vermogen. Om even snel een vrachtwagen in te halen hoef je niet terug te schakelen vanuit de zesde versnelling. De Arona pakt onderin het toerenbereik heel mooi op, wat zorgt voor een rustgevende rijervaring. Wel is het zo dat de Arona op snelheid een slokje lust. Het opgegeven verbruik van 4,9 liter op 100 km ga je in ieder geval bij lange na niet halen. Wij kwamen uit op een gemiddeld praktijkverbruik van 6,8 liter op 100 km. De 1.5 kan ook twee cilinders uitschakelen wanneer hij licht belast wordt. In de praktijk merk je de overschakeling tussen twee en vier cilinders niet, dus de cilinderuitschakeling is een welkome toevoeging om het verbruik enigszins te drukken. Dit merk je vooral wanneer je veel op provinciale wegen rijdt waar de snelheid lager ligt dan op de snelweg en de motor dus op twee cilinders zijn werk kan doen.

Naast de fijne motor is het onderstel een andere factor die bijdraagt aan het comfort. Zelfs met de 18-inch wielen die onder de testauto gemonteerd zijn, worden oneffenheden mooi weggefilterd en is de auto niet stuiterig. Met een knop kun je verschillende rijmodi instellen. Je merkt dan vooral dat de gasrespons en de stuurinrichting iets feller worden. Voor het overige verandert er niets wezenlijks. Ondanks de relatief hoge mate van comfort rijdt de Arona nog steeds leuk. Dit merken we vooral wanneer we de meer bochtige binnenwegen opzoeken. Je voelt wel dat het zwaartepunt hoger ligt ten opzichte van de Ibiza, maar desondanks blijft het overhellen van de carrosserie in de bochten beperkt en laat de Arona zich er heerlijk doorheen dirigeren. De schakelwegen van de zesbak zijn mooi kort en het sturen verloopt licht, maar ontzettend direct. Dit betekent dat je de Arona in de bochten heel mooi kunt plaatsen en de auto vrijwel onmiddellijk reageert op jouw input. Eigenlijk is er nauwelijks een verschil te bespeuren met het rijgedrag van de Ibiza. De Arona is niet alleen een comfortabele auto voor de langere afstanden, maar biedt de mensen die houden van een stukje rijplezier tevens meer dan voldoende lol.



## Waar voor je geld

In het C-segment speelt de aanschafprijs een grote rol, zeker omdat het aanbod aan concurrerende auto's zo groot is. De Seat Arona is verkrijgbaar vanaf 19.800 euro, hiervoor krijg je dan een 1.0 TSI driecilinder met 95 pk. De standaard Reference-uitvoering is alleen behoorlijk kaal. Je beschikt dan bijvoorbeeld nog niet over airconditioning, cruise control of een kleurenscherm voor de multimedia. Deze zaken krijg je wel op de Style, die 3.400 euro extra kost ten opzichte van de Reference. Voor 2.100 euro bovenop de Reference krijg je de Arona Xcellence, die voorzien is van zaken als Climatronic, een licht- en regensensor, automatisch dimmende binnenspiegel en Keyless Entry. Het duurste uitrustingsniveau is de FR Line, dat ten opzichte van de Xcellence 900 euro extra kost. Hierbij gaat het er wel meer om hoeveel waarde je hecht aan een sportief uiterlijk, want de FR en de Xcellence beschikken allebei over dezelfde extra's. Overigens verdient het bij de keuze van de krachtbron wel de aandacht om te kijken naar de 115 pk sterke 1.0 TSI. Deze heeft een meerprijs van 900 euro ten opzichte van de variant met 95 pk, maar daar krijg je wel 20 pk extra en een zesbak voor terug. De 115 pk-variant is overigens ook de enige motorisering die te

# Seat Arona 1.5 TSI FR Business Intense

bestellen is met de zeventraps DSG-automaat.

Onze testauto is voorzien van de sterkste motor, de 1.5 TSI viercilinder, en is uitgerust met de FR Line en het Business Intense-pakket. Dit betekent dat hij naast de bovenstaande extra's onder meer is voorzien van adaptieve cruise control, een 8 inch touchscreen, achteruitrijcamera en de mogelijkheid om je telefoon draadloos op te laden. De meerprijs van dit pakket is met 200 euro ten opzichte van de FR tevens zeer schappelijk te noemen. Verder zat de testauto zeer goed in zijn spullen. Veel extra's zijn er niet meer toe te voegen aan de FR Business Intense, maar het Beats Audio-pakket, de Upgrade Sport (rode details op de gordels en rode remklauwen), de Upgrade Winter (verwarmbare voorstoelen en buitenspiegels), Full LED-koplampen, Virtual Cockpit, digitale radio en een dodehoekassistent waren allemaal aangevinkt op de optielijst. Voor 31.500 euro staat er dan een auto op de stoep die er erg gaaf uit ziet, een krachtige motor heeft en is voorzien van vrijwel alle denkbare luxe. Wanneer je gaat voor één van de twee beschikbare driecilinders, kun je ook voor onder de 30 mille een Arona bestellen die goed in zijn spullen zit. Deze prijzen liggen keurig in lijn met het gemiddelde van dit segment.



## Het overwegen waard?

Om terug te komen op de vraag in de inleiding; biedt de Arona toegevoegde waarde in de overvolle markt van de B-segment crossovers? Allereerst ziet de Arona er behoorlijk stoer uit, zeker in de FR-uitvoering. Daarnaast weet hij met zijn rijgedrag een mooie brug te slaan tussen comfort en sportiviteit. Meer nog dan bij de concurrentie het geval is. Op lange stukken is het aangenaam vertoeven, maar wanneer je wat sportiever wilt rijden ben je absoluut niet reddeloos verloren. Ook biedt de Arona veel waar voor zijn geld. Je hoeft niet direct een kapitaal uit te geven om hem een beetje leuk uit te rusten. Al met al kunnen we dus stellen dat de Arona een welkome aanvulling is in het B-segment. Seat heeft een fijn compromis weten te maken tussen praktische bruikbaarheid, comfort en sportiviteit.

### Plus

- + Stoer, onderscheidend uiterlijk
- + Comfortabel doch sportief
- + Ruimte interieur

### Min

- Afwerking op sommige plekken niet top
- Armsteun niet verstelbaar
- Virtual Cockpit niet bruikbaar i.c.m. CarPlay