

## Seat Arona 1.5 FR - Materiał na sukces

Autor: Wojciech Sierpowski  
Zmieniony 08.10.2017.

Na bazie uniwersalnej platformy MQB koncern Volkswagen stworzył już całą flotę crossoverów czterech marek. Dzięki przebiegłej konstrukcji, indywidualnie dobierane mogą być tak zasadnicze parametry jak rozstaw osi i kół, jak również wykorzystywane różne górne części szkieletu nadwozia, a tym bardziej zewnętrzne poszycie nadwozia odzwierciedlające design poszczególnych marek.

Ostatnio położono nacisk na kompaktowe crossovery oscylujące między segmentem B i C takie jak Audi Q2, VW T-Roc, Skoda Karoq i Seat Arona. Trzy ostatnie dostępne były podczas testów kandydatów do tytułu Car of the Year. Tym razem spójrzmy na auto hiszpańskie, silnie spokrewnione z nową Ibizą. Arona jest 10 cm wyższa od niej, co wynika po części ze zwiększonego prześwitu, a po części z wyższego nadwozia. Teoretycznie jest crossoverem segmentu B, ale faktycznie - zwłaszcza pod względem kubatury wnętrza - odpowiada autom segmentu C. Wygodnie się do niej wsiada i pasażerowie mają więcej miejsca na nogi oraz nad głową &ndash; co może mieć znaczenie dla wyjątkowo wysokich osób poszukujących kompaktowego pojazdu, w którym głową nie będą dotykali podsufitki. Wyżej też się siedzi niż w Ibizie, a co za tym idzie, mamy lepszą widoczność dookoła auta.

Pod względem designu Arona podąża za najnowszym wzorem Ibizy. Ma identyczne przetłoczenia i detale, z których w oko wpadają przede wszystkim trójkątne światła dzienne oraz zadarta do góry tylna część linii pasa. Do niej dopasowano ozdobny srebrny łącznik oddzielający czarny dach od czerwonego koloru nadwozia. Dół karoserii dookoła zabezpieczony został czarnymi plastikowymi nakładkami, a charakter offroadowy akcentują imitacje płyt ślizgowych. Główny wlot powietrza zdobią litery FR wskazujące bogaty poziom wyposażeniowy. I rzeczywiście, wystrój wnętrza mnie zaskoczył. Niby wszystko jest szare, ale w powiązaniu z czerwonym przeszyciem i przy materiałach wysokiej jakości efekt jest wyśmienity. Prawdziwa sportowa elegancja. Profil deski rozdzielczej w kształcie litery S jest ten sam co w Ibizie i Polo. Wszystko jest czytelne, jedyną rzeczą, którą bym sobie życzył to wyższe osadzenie środkowego ekranu, żeby nie ściągał naszego wzroku z drogi. Po wyregulowaniu fotela kierowcy (wzrost 183 cm) nie miałem problemu z przesiadką do tyłu. Na wielkość bagażnika też nie można narzekać (400 litrów). Pod podłogą jeszcze pozostało miejsce na dojazdówkę.

Napęd płynie wyłącznie na przednie koła, a moc 150 KM generuje cicho pracujący silnik R4-1.5 TSI Evo. Przy masie 1222 kg taka moc wystarcza by Arona przyspieszała w ok 8 s do setki i osiągała prędkość 205 km/h i co ciekawe czyni to na V biegu. Szóstka jest długa i służy do oszczędzania paliwa na autostradzie. Efekt to wg producenta 5,1 l/100 km. Jeśli w rzeczywistości zużycie paliwa utrzyma się w ramach 7 l/100 km to i tak będzie ok. Do dyspozycji mieliśmy również model Xcellence R3-1.0 TSI DSG. W gamie znajdują się również turbodiesle 1.6 TDI-95/115 KM. Wyposażenie seryjne bądź opcjonalne &ndash; pełen wypas. W tym system AEB zapewniający autonomiczne hamowanie.

Moim zdaniem Arona nie wyhamuje jedynie przed karierą rynkową i pozycją najlepiej sprzedającego się Seata. O ile Ibizie zarzucałem zbyt małą dawkę stylu śródziemnomorskiego, odnalazłem go w Aronie.

Wojciech Sierpowski

## Galeria zdjęć