



## Seat Arosa

### Kleine verrassing

Autotest | De Seat Arosa is de kleinste telg uit de Seat-familie. Zoals gebruikelijk bij een kleine auto, wordt de Arosa vooral gepositioneerd als handige stadsauto. Op dat gebied zou de recentelijk gefacelifte Arosa tijdens de testrit prima voldoen. Maar de kleine 1.4 liter Arosa had een verrassing in petto.

Met de recente facelift van de Seat Arosa heeft het Spaanse merk kans gezien het gehele modellenprogramma binnen een jaar te moderniseren. De facelift betekent voor de Arosa de transformatie van aardig gestileerde mini tot een moderne fris ogende stadsauto. De nieuwe grille, de bumper in carrosseriekleur en de wat boos kijkende koplampen met heldere reflectoren op een donkere ondergrond maken duidelijk dat deze auto serieus wil worden genomen.

De driehoekige achterlichten met ronde units zijn een aardige knipoog naar de chique limousines Lexus. Evenals bij de andere Seats doet het grote logo dat de achterklep siert tevens dienst als handgreep; een even handig als fraai detail.



## Interieur

Aan de binnenkant van de auto is vooral het dashboard grondig onder handen genomen. De bouwstenen zijn duidelijk afkomstig van de Volkswagen Lupo, maar zijn zo gebruikt dat het totaalbeeld compleet verschilt. Bovendien is Seat er op wonderlijke wijze in geslaagd een dashboard te maken dat ondanks de vele grijstinten niet koud of fantasieloos aandoet. De diverse chroomaccenten op de deurhendels en rond de klokken geven een leuke sfeer aan het interieur.

Door de meeste functies via hendels aan het stuurwiel te bedienen, geeft het dashboard een zeer opgeruimde indruk. Op de lichtknop en twee bekerhouders na, zijn er simpelweg geen knoppen op te ontdekken. Bediening voor de verwarming is laag in de middenconsole ondergebracht. Dat is misschien niet de meest logische plaats, maar wie eenmaal weet welke functie waar is te vinden kan het al snel blindelings bedienen.

Op gebied van opbergruimte heeft Seat helaas verstek laten gaan. Een dashboardkastje is niet aanwezig zodat de inzittenden vooral zijn aangewezen op de kaartenvakken in de deuren en een richel waar het dashboardkastje had kunnen zitten.



Bij een ergonomisch verantwoord vormgegeven dashboard, hoort ook een goede zitpositie. De stoelen zijn behalve in de standaard richtingen ook in hoogte verstelbaar. Nadat ook het stuur op de gewenste hoogte is gebracht, zal iedere bestuurder zich meteen thuis voelen. Zelfs aan een steuntje voor de linkervoet is gedacht.

De ruimte op de achterbank is, afhankelijk van de stand van de voorstoelen, matig tot voldoende. Omdat Seat heeft gekozen voor meer beenruimte op de achterbank, is op de bagageruimte ingeleverd. Voor echt forse boodschappentassen kan daarom gebruik worden gemaakt van de in twee delen neerklapbare achterbank.



## Snelwegtigger

Seat prijst de Arosa aan als een echte stadsauto. De proefrit leert dat de Arosa inderdaad compact en wendbaar is. De auto laat zich gemakkelijk door krappe winkelstraten vol dubbelgeparkeerde auto's en lossende vrachtwagens sturen, om vervolgens in een zeer bescheiden gaatje te parkeren. Daarbij assisteert de stuurbekrachtiging voldoende om gemakkelijk te parkeren zonder ooit aan rijplezier in te leveren op hogere snelheid.

Met het oog op stadsverkeer heeft Seat gekozen voor een comfortabel onderstel. Samen met de wielen die op de uiterste hoeken zijn geplaatst om tot een maximale wielbasis te komen, is de Arosa ronduit vriendelijk voor de inzittenden op slecht wegdek.

Wat Seat niet vertelde bij het aanprijzen van de Arosa, is dat de uitvoering met 1.4 liter motor zich ook prima thuisvoelt op de snelweg. Met de 60 pk die de kleine Arosa produceert, ontpopt Seat's kleinste zich na al het stadsverkeer tot een ware snelwegtigger. Dat komt vooral naar voren in prima tussenacceleraties en het gemak waarmee de auto hoge kruissnelheden kan aanhouden. Zelfs als de motor van de twee dagen oude testauto wordt ontzien, kan de Arosa het grotere auto's nog knap lastig maken tijdens inhaalmanoeuvres bij hoge snelheid. Het geluidsniveau ligt daarbij voor een auto van deze klasse op een gemiddeld tot laag niveau.



Samen met het nieuwe uiterlijk zijn de spoorbreedte en bandenmaat met enkele centimeters toegenomen. Wie het vorige model Arosa kent zal het daarom wellicht opvallen dat deze nieuwe Arosa net iets rustiger en iets vaster op de weg ligt. Op de spekgladde wegen waarop de testrit plaatsvond, bleek de Arosa kinderlijk simpel te redden uit een slip. Een ééndaagse schriftelijke antislipcursus is bij wijze van spreken genoeg om de Arosa veilig door sneeuw en ijs te loodsen. Ook in een (te) snel genomen bocht op droge ondergrond, is de auto ondanks het eerder genoemde zacht afgeveerde onderstel eenvoudig te corrigeren.

Naast deze actieve veiligheid is de Arosa standaard voorzien van twee airbags (behalve bij de "Select"-uitvoering), gordelspanners en verstevigingsbalken in de portieren. ABS en side-airbags kunnen op de meeste uitvoeringen als extra worden besteld.

## Conclusie

De Seat Arosa was na de facelifts van de andere modellen duidelijk toe aan een opfrisbeurt. Seat heeft het lange wachten beloond door die opfrisser ook goed uit te voeren. Geparkeerd naast het

voorgaande model oogt de nieuwe Arosa volwassener, moderner en vooral aantrekkelijker.

De Arosa verschilt vooral op de prijs van andere kleine auto's. Bij Seat ligt de nadruk niet zozeer op indrukwekkende opsommingen van accessoires, maar meer op kwaliteit, veiligheid en techniek. Deze Seat Arosa 1.4 Stella is daarom niet alleen een prima stadsauto, maar leent zich dankzij de grote motor ook voor langere afstanden. Voor een vakantie naar Spanje bijvoorbeeld. Arosa ligt 500 km ten noordwesten van Madrid. ■



# Specificaties

## Seat Arosa

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte  
Wielbasis

354 x 164 x 146 cm  
232 cm

Gewicht  
Aanhanger  
Aanhanger geremd

867 kg  
450 kg  
800 kg

Tankinhoud  
Bagageruimte  
Bandenmaat

35 l  
131/790 l

### Motor en prestaties



Motorinhoud  
Cilinders / kleppen  
Vermogen  
Koppel  
Aandrijving

1390 cc  
4/2  
60 pk @ 4700 rpm  
116 Nm @ 3000 tpm  
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u  
Topsnelheid

14.2 sec.  
160 km/u

Verbruik gemiddeld  
Verbruik stad  
Verbruik buitenweg  
CO2 uitstoot

6.1 l / 100 km  
8 l / 100 km  
n.b.  
gr. / km

### Prijs

Prijs  
Prijs instapmodel

€ 11.325,-  
€ 11.095,-