

Opel Crossland X 1.2 Turbo

Mazda CX-3 SkyActiv-G 120

Seat Arona 1.0 TSI

Door de bomen het bos niet meer zien

Wie gaat shoppen voor een compacte suv loopt tegen zo veel modellen met slimme handigheidjes, kleurrijke personalisatie-opties en geavanceerde veiligheidssystemen aan, dat kiezen moeilijker is dan ooit. We tackelen de keuzestress door de nieuwe Seat Arona te vergelijken met twee gedegen concurrenten.

Tekst: Caspar Winkelmann, Bart Smakman · Foto's: Daniela Loof, Zbigniew Mazar

Seat gaat met de Arona op jacht naar nieuwe klanten in het almaar groeiende suv-segment. Daar stuit hij onder andere op de bijna net zo nieuwe Opel Crossland X en de ingeburgerde Mazda CX-3. Seat heeft de wind in de zeilen, want de eerste suv van Spaanse komaf, de in 2016 verschenen Ateca, verkoopt goed. De Arona lijkt op zijn grote broer, maar hij staat op het onderstel van de nieuwe Ibiza en is zodoende 22 centimeter korter, 6 centimeter smaller en 5 centimeter lager dan de Ateca. En zo belandt de Arona in het segment waar de Mazda CX-3 sinds 2015 en de Opel Crossland X sinds vorig jaar zieltjes winnen. Aangezien Mazda zijn compacte suv van een viercilinder met 120 pk voorziet, laten we de Seat met 115 pk en de Opel met 130 pk aanrukken. Anders dan bij de CX-3 het geval is, wordt hun vermogen opgetrommeld door een drcilinder met turbo.

IN-/EXTERIEUR

Een compacte suv kan best ruim zijn, bewijzen Opel en Seat.

De Arona mag dan van dezelfde tekentafel komen als de Ateca, een aspect maakt hem uniek: het dak heeft een andere kleur dan de

carrosserie. De mogelijkheid om het dak en de A-stijlen zwart, grijs of oranje te spuiten, is bedoeld om de jeugdige koper aan te trekken. Opel doet hetzelfde en brengt de Crossland X uit met zwart, wit of grijs dak. Mazda volgt de laatste trend van 2015: een dak dat dankzij de zwarte C-stijlen lijkt te zweven. Dat neemt niet weg dat de CX-3 misschien wel de mooiste auto in de test is.

Nou valt over smaak te twisten, maar over centimeters niet. Volgens onze meetgegevens is de Arona de kortste auto van de drie. De CX-3 is 14 centimeter langer en het verschil met de Crossland X bedraagt 7 centimeter. Toch biedt de Seat de meeste binnenruimte voor zijn passagiers. Zo zorgen de smalle deurpanelen voor bewegingsvrijheid in de breedte en is de hoofdruimte ook riant. Dat laatste geldt ook voor de Crossland X. Zijn relatief brede middenconsole is dan weer niet bevorderlijk voor de beenruimte voorin. Het interieur van de Mazda CX-3 lijkt te heet gewassen en daarbij gekrompen, want je zit meer ingeklemd tussen de deurpanelen en de dakhemel. De diepe zitpositie van de bestuurder en bijrijder bevalt ons wel. Achter in de compacte Mazda hebben volwassenen niets te zoeken: het lage

plafond begroet iedereen van 1,80 meter of langer met een aai over de bol en dan zijn de achterste ramen ook nog eens klein. Je voelt je dubbel opgesloten. Het is een verademing om naar de achterbank van de Arona te verkassen, want door de grote vensters valt veel licht naar binnen. Ook hebben de passagiers aanzienlijk meer hoofd- en beenruimte. Op de achterbank van de Crossland X is het ook goed uit te houden: je levert wat hoofdruimte in en krijgt er beenruimte voor terug. Dat is geen slechte deal als je slungeltieners hebt.

Je mag die tieners trouwens goed te eten geven, want de Opel kan tot 530 kilo vervoeren. De bagageruimte is riant en varieert van 410 tot 1255 liter. Bij de Seat heeft het omklappen van de rugleuning grotere gevolgen, want daarmee groeit het laadruim van 400 tot 1280 liter. De Arona mag eveneens 530 kilo aan boord nemen. In Japan zijn de mensen en de porties iets kleiner, waardoor de ontwerpers tevreden zijn met een laadvermogen van 459 kilo en een laadvolume van 350 tot 1260 liter.

Het dashboard van de Arona lijkt als twee druppels water op dat van de Ibiza. Het is een verzameling rechte lijnen, logisch geplaatste knoppen en meer hard plastic dan we willen



COMFORT EN DYNAMIEK VERENIGD

SEAT ARONA 1.0 TSI

- 1199 cm³, driecilinder met turbo, 85 kW / 115 pk, 200 Nm
- 4,9 l/100 km (1 : 20,4), 113 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 9,4 s, 182 km/h
- 4138 / 1780 / 1552 mm
- 400 - 1280 l
- 1112 kg
- 23.550 euro
- 19.950 euro



◀▲ De ideale combinatie: de Arona is zowel comfortabel als dynamisch.

◀◀ Op veiligheidsgebied kan veel, als je maar betaalt.

◀ De gebruiksvriendelijke Arona is even logisch te bedienen als een hamer. Wel veel plastic.

◀◀ In de Seat is het fijn om een passagier te zijn.



◀◀ In de Opel zit je vrij hoog en kijk je naar een netjes afgewerkt maar sober interieur.

◀ 399 euro voor een handig head-up display.

▼◀ De zeer felle led-koplampen kosten 1199 euro.

▼ De Crossland X rijdt best dynamisch, jammer dat op het comfort beknibbeld is.

OPEL CROSSLAND X 1.2 TURBO

- 1199 cm³, driecilinder met turbo, 96 kW / 130 pk, 230 Nm
- 5,0 l/100 km (1 : 20,0), 114 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 9,8 s, 206 km/h
- 4212 / 1825 / 1605 mm
- 410 - 1255 l
- 1199 kg
- 25.599 euro
- 20.300 euro



DE MEESTE TECHNISCHE SNUFJES

De achterbank van de Crossland X is ontworpen voor slungeltieners.

zien in een auto van 23.550 euro (vanafprijs 1.0 TSI met 115 pk). De concurrentie neemt wel de moeite om de middelconsole en de deurpanelen te bekleden met stof of kunstleer. Dit doet wonderen voor de uitstraling. Op het gebied van veiligheid kan de Seat wel goed meekomen, want hij is net als de Opel uit te rusten met van alles en nog wat. Dat geldt ook voor de Mazda, maar dan word je verplicht om een dure uitvoering te kopen. Het is niet mogelijk om de gewenste hulpsystemen aan te vinken op een optielijst. Bovendien bevat de standaarduitrusting van de CX-3 niet één systeem van onze wensenlijst (zie tabel). De Arona heeft tenminste standaard een noodremsysteem en vermoeidheidsherkenning. Tegen meerprijs kun je kiezen voor adaptieve cruisecontrol, dodehoekwaarschuwing en full-led koplampen. De Crossland X beschikt over een spoorassistent en Opel OnStar met een

SOS-knop. Het veiligheidspakket van 1199 euro voegt daar geavanceerde led-verlichting, vermoeidheidsherkenning en een noodremsysteem aan toe. De Opel is tevens uit te rusten met een head-up display, net als de Mazda. Dan moet je de CX-3 wel in z'n duurste uitvoering bestellen (GT-M: 30.490 euro). Maar vervolgens ontbreekt het je op veiligheidsgebied aan niets: adaptieve cruisecontrol, led-koplampen met adaptieve bochtverlichting, een noodremsysteem, vermoeidheidsherkenning, dodehoekwaarschuwing, een achteruitrijcamera en een spoorassistent zijn bij de GT-M-uitvoering allemaal bij de prijs inbegrepen.

COMFORT

De Opel heeft fijne stoelen, de Seat rijdt comfortabeler.

Elke keer als we Opel om een testauto vragen, lenen ze ons een exemplaar met ergonomi-

sche comfortstoelen. Dat is een slimme zet van Opel, want hoewel we de meerprijs van 599 euro doorberekenen in de beoordeling, worden we er zo aan herinnerd hoe fijn de stoelen met kantelbare zitting en een uitschuifbaar bovenbeenstuk zitten. Ze zijn wel aan de smalle kant. Op de stevige stoelen in de Seat zijn lange ritten ook goed uit te houden, bovendien houden ze in scherpe bochten je bovenlichaam op z'n plek. De achterbank van de Arona heeft ook een goede pasvorm en de zittingen zijn groot genoeg. Die van de Crossland X en de CX-3 zijn juist aan de kleine kant.

Dat de Spaanse nieuwkomer in dit hoofdstuk een voorsprong behaalt, is te danken aan het aangename veercomfort. Zelfs diepe asfalt-schades worden soepel opgevangen door de wielophanging. Op hobbelpaden weten de schroefveren en schokdempers ook te voorkomen dat de carrosserie in beweging komt. De vering is tevens berekend op een loeizware vakantiepakking, maar incasseert oneffenheden dan iets minder subtiel. Het onderstel van de Crossland X is merkbaar straffer geveerd. Zelfs bij lage snelheden blijkt het

wegfilteren van dwarsrichels een hele opgave. Ook doet de voorwielophanging zijn werk niet helemaal geruisloos.

De CX-3 is sportief hard geveerd. Hierdoor zijn carrosseriebewegingen van korte duur en hangt het af van de ondergrond, hoe hinderlijk de harde vering is voor de inzittenden. Zo weet de Mazda met opeenvolgende oneffenheden wel raad, maar zal het de inzittenden niet ontgaan als je over een weg met vorstschade rijdt. Daarentegen krijg je van wind- en afroelgeluiden in de CX-3 weinig mee. Tevens is de atmosferische viercilinder stiller dan de geblazen driebcilinders.

MOTOR/TRANSMISSIE

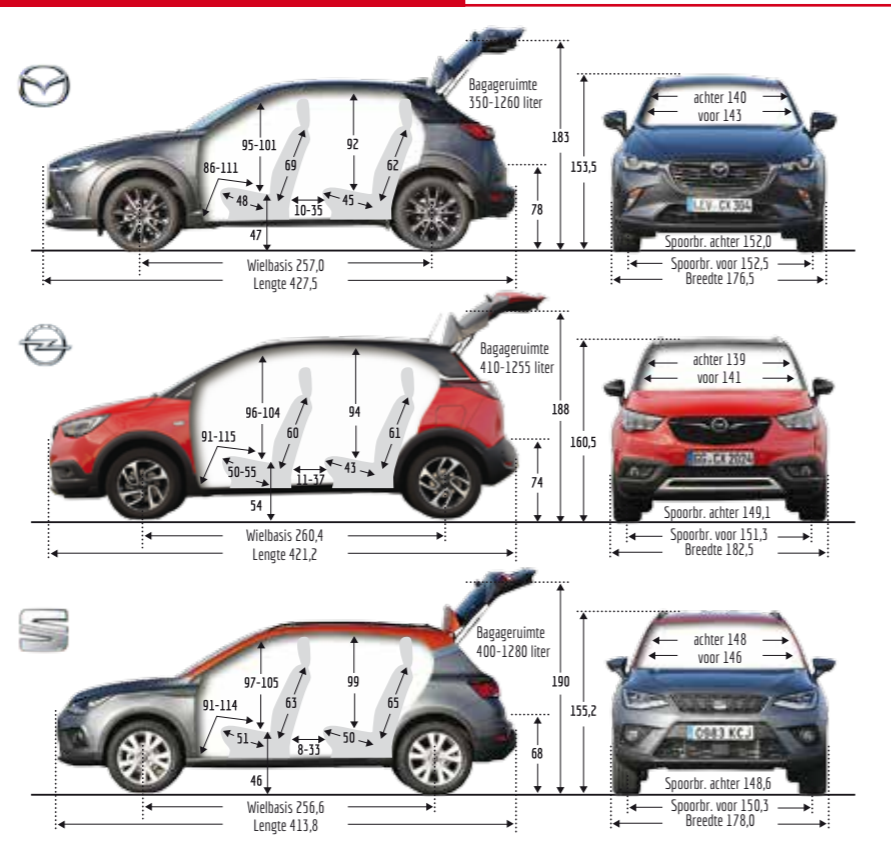
Een compacte SUV met een tweeliter viercilinder? Ja, graag.

De 120 pk sterke tweeliter viercilinder in de CX-3 is niet alleen stiller, hij reageert spontaner, loopt mooier en bouwt zijn vermogen gelijkmatiger op dan de geblazen driebcilinders van de concurrentie. Bovendien valt het testverbruik van de Mazda met 'ouderwets' grote motor alleszins mee: met 6,8 liter per 100 kilometer (1 op 14,7) is hij zuiniger dan de Opel en blijft hij van alle drie het dichtst in de buurt van het opgegeven EU-verbruik. De 130 pk sterke Crossland X verbruikt 7,4 liter (1 op 13,5) en de Arona met 115 pk komt uit op een keurige 6,7 liter (1 op 14,9).

Wat betreft acceleratietijden liggen de drie rivalen dicht bij elkaar. De Mazda heeft maar 9,3 seconden nodig om vanuit stilstand naar de 100 km/h te sprinten, de Seat doet er 9,4 seconden over en de Opel blijft met een tijd van 9,8 seconden ook keurig onder de tien seconden. Op de tussensprint is de Crossland X juist het snelst van allemaal: zowel in de vijfde als in de zesde versnelling heeft hij de minste tijd nodig om een vrachtwagen in te halen.

Alle testauto's beschikken over een handgeschakelde zesbak. Voor de toekomstige eigenaar van een Arona of een CX-3 is dat goed

ALLE MATEN OP EEN RIJ



nieuws, want de schakelwegen zijn kort en de terugkoppeling is duidelijk. De handenarbeid is minder vermakelijk in de Crossland X, want de schakelwegen zijn beduidend langer. Bovendien valt het toerental soms zo ver terug, dat het opschakelen met horten en stoten kan gaan.

RIJEIGENSCHAPPEN

De Arona presteert dynamisch en veilig.

Als een jonge hond schiet de nieuwe Arona erdoor op onze testbaan. Hij voltooit een

ronde over het circuit verreweg het snelst en slalomt met meer dan 66 km/h tussen de pylonnen door. Zijn precieze besturing geeft duidelijke feedback en in scherpe bochten is overhellen amper aan de orde. Bij het verlaten van de bocht vinden de banden veel tractie en vervolgt de Seat snel zijn weg. Tot stilstand komen kan hij ook als de beste, bewijst de remweg van 34 meter. De Mazda CX-3 ligt stevig op de weg en is dankzij de directe besturing ook goed te plaatsen. Tijdens de remmentest valt hij echter door de mand: een remweg van

WIKKEN & WEGEN

De resultaten zijn binnen. Ik heb een paar weken lang bijgehouden hoe vaak er iemand achter in mijn auto zit. De conclusie luidt dat er toch met enige regelmaat iemand op die zwarte bank zit. Maar ik heb nog iets geleerd: er zit altijd maar één persoon. En hij of zij kiest altijd de zitplaats achter de bestuurder. Die kan tenslotte zijn stoel iets naar voren schuiven om meer ruimte te creëren voor de passagier achterin. Ik zit altijd in een vaste houding achter het stuur en kan hooguit een centimeter of twee inschikken. Misschien zijn mijn passagiers door schade en schande wijs geworden, of is plaatsnemen achter de bestuurder simpelweg uit den boze. Directeuren met een chauffeur zitten tenslotte ook altijd achter de bestuurdersstoel. Met die wijsheid kies ik lekker sociaal voor de Mazda CX-3 met krappe achterbank. Die atmosferische viercilinder, de prettige zitpositie en het design van de binnen- en buitenkant doet het 'm.

Bart Smakman



De viercilinder in de CX-3 doet zo'n beetje alles beter dan de driebcilinders.

TECHNIEK	Mazda CX-3 SkyActiv-G 120	Opel Crossland X 1.2 Turbo	Seat Arona 1.0 TSI
Cilinders / kleppen per cilinder	4 / 4	3 / 4; turbo	3 / 4; turbo
Nokkenaandrijving	ketting	tandriem	tandriem
Cilinderinhoud	1998 cm ³	1199 cm ³	999 cm ³
Maximum vermogen	88 kW / 120 pk bij 6000 tpm	96 kW / 130 pk bij 5500 tpm	85 kW / 115 pk bij 5000 - 5500 tpm
Maximum koppel	204 Nm bij 2800 tpm	230 Nm bij 1750 tpm	200 Nm bij 2000 - 3500 tpm
Versnellingsbak / aandrijving	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen	6-bak, handgeschakeld / voorwielen
Onderstel	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; DSC (ESP)	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESC (ESP)
Draaicirkel l / r	11,1 / 10,6 m	11,2 / 11,1 m	10,6 / 10,7 m
Remmen	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent
Bandenmaat standaard	215/60 R 16	195/60 R 16	205/50 R 16
Bandenmaat testauto	215/50 R 18 V	195/60 R 16 H	205/55 R 17 V
Bandenmerk	Toyo Proxes R40	Bridgestone Turanza T001	Hankook Ventus Prime 3
GEWICHT			
Kentekengewicht / testgewicht	1130 / 1231 kg	1199 / 1260 kg	1112 / 1180 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	1690 / 459 kg	1790 / 530 kg	1710 / 530 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	1200 / 605 kg	840 / 620 kg	1100 / 590 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	50 / 75 kg	50 / 50 kg	75 / 48 kg
PRESTATIES			
0 - 50 km/h	3,0 s	3,1 s	3,4 s
0 - 100 km/h	9,3 s	9,8 s	9,4 s
0 - 150 km/h	21,7 s	22,1 s	21,8 s
60 - 100 km/h (5. Gang)	9,2 s	7,7 s	9,8 s
80 - 120 km/h (6. Gang)	12,9 s	10,3 s	14,2 s
Topsnelheid	192 km/h	206 km/h	182 km/h
Handling	1 : 54,8 min.	1 : 53,4 min.	1 : 51,3 min.
Slalom	62,5 km/h	62,0 km/h	66,3 km/h
REMWEG			
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	9,8 / 37,5 / 86,4 m	11,2 / 36,8 / 79,4 m	8,6 / 34,3 / 78,4 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	37,5 m	34,0 m	34,0 m
GELUIDSNIVEAU			
Stationair geluid	35 dB(A)	41 dB(A)	38 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	58 dB(A)	57 dB(A)	57 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	65 / 70 dB(A)	65 / 69 dB(A)	64 / 68 dB(A)
VERBRUIK			
EU-verbruik	5,9 l/100 km (1 : 16,9)	5,0 l/100 km (1 : 20,0)	4,9 l/100 km (1 : 20,4)
Testverbruik	6,9 l/100 km (1 : 14,5)	7,4 l/100 km (1 : 13,5)	6,7 l/100 km (1 : 14,9)
Tankinhoud / actieradius	48 l / 706 km	45 l / 608 km	40 l / 597 km
CO ₂ -uitstoot (EU / gemeten)	137 / 161 g/km	114 / 175 g/km	113 / 159 g/km



◀◀ De CX-3 heeft een krappe 'pasvorm', met een diepe zitpositie en logisch geplaatste knoppen.

◀ Passagiers op de achterbank hebben weinig ruimte.

▶ De sportieve rijder is blij met het nogal hard afgestemde onderstel.

◀ De veiligheidsuitrusting is sterk afhankelijk van de gekozen uitvoering.



MAZDA CX-3 SKYACTIV-G 120

- 1998 cm³, viercilinder, 88 kW / 120 pk, 204 Nm
- 5,9 l/100 km (1 : 16,9), 137 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 9,3 s, 192 km/h
- 4275 / 1765 / 1535 mm
- 350 - 1260 l
- 1155 kg
- 23.990 euro
- 17.990 euro

PRIJZEN IN EURO			
Basisprijs	23.990	25.599	23.550

OPTIES OP TESTAUTO			
Transmissie	-	-	-
Remmen	-	-	-
Onderstel	-	-	-
Besturing	-	-	-
Wielen	1370	499	250
Stoelen	-	599 ²	-
Uitvoering	-	-	-

TOTAALPRIJS TESTAUTO			
Totaalprijs	25.360	26.697	23.800
Website	www.mazda.nl	www.opel.nl	www.seat.nl

LEASEPRIJS			
Leaseprijs NL *	431	422	n.n.b.

AUTO REVIEW-NORMUITRUSTING			
Airconditioning	✓	✓	✓
Centr. vergrend., afstandsbed.	✓	✓	✓
Cruisecontrol	2500 ¹	✓	✓
Elektrische ramen (v)	✓	✓	✓
Hoogteverstelbare bestuurdersstoel	✓	✓	✓
Lichtmetalen wielen	✓	✓	✓
Metallic lak	645	699	550
Radio met aux of usb	✓	✓	✓

VEILIGHEID			
Achteruitrijcamera	opt.	opt.	opt.
Adaptieve cruisecontrol	opt.	-	opt.
Airbags, bestuurder / bijrijder	✓	✓	✓
Airbags, gordijn	✓	✓	✓
Airbags, zij voor	✓	✓	✓
Airbags, zij achter	-	-	-
Automatische noodoproep	-	✓	-
Dodehoekwaarschuwing	opt.	opt.	opt.
Extra airbags	-	-	-
Full led-verlichting	opt.	opt.	opt.
Head-up display	opt.	opt.	-
Meedraaiende koplampen	opt.	opt.	-
Noodremsysteem	opt.	opt.	✓
Spoorassistent	opt.	✓	-
Verkeersbordherkenning	opt.	-	-
Vermoeidheidsherkenning	opt.	opt.	✓

ONDERHOUD			
Onderhoudskosten	675	575	615

GARANTIE			
Techniek	3 jaar	2 jaar	4 jaar
Lak	3 jaar	2 jaar	3 jaar
Doorroesten	12 jaar	12 jaar	12 jaar
Mobiliteit	onbep.	onbep.	onbep.

RESTWAARDE			
Na 4 jaar in euro	13.540	13.535	12.185
Na 4 jaar in procenten	53,4	50,7	51,2

VASTE KOSTEN Verzekeringskosten p/mnd. **			
WA	57	59	58
WA +	69	70	73
All risk	102	100	103
Emissienorm / energielabel	EU 6 / E	EU 6 / C	EU 6 / C
Belasting per kwartaal	129	153	129
Bijtelling	22%	22%	22%

* Bron: Alphabet. Tarief per maand, gebaseerd op 20.000 km/jaar, looptijd 48 maanden, incl. verzekering, excl. brandstof en btw.
** 100 procent premie, bron: Centraal Beheer Achmea

1) onderdeel van de TS-uitvoering (meerprijs: 2500 euro); 2) ergonomische comfortstoelen (AGR-gecertificeerd)

IN-/EXTERIEUR				
Ruimte voorin	100 *	64	68	70
Ruimte achterin	100	53	62	62
Overzichtelijkheid	70	48	47	50
Bediening/functies	100	87	86	88
Kofferruimte	100	30	37	36
Flexibiliteit	100	29	32	27
Laadverm./trekgew.	50/30	30	31	34
Veiligheidsuitrusting	150	93	95	88
Kwaliteit/afwerking	100/100	146	146	144
ONDERDEELSCORE	1000	580	604	599
ONDERDEELWINNAAR	3	1	2	

COMFORT				
Zitcomfort voorin	150	114	116	117
Zitcomfort achterin	100	60	62	66
Ergonomie	150	125	130	130
Interieurgeluid	50	37	37	40
Geluidsbeleving	100	63	61	63
Klimaatbeheersing	50	30	33	31
Veercomfort leeg	200	125	124	130
Veercomfort beladen	200	120	119	127
ONDERDEELSCORE	1000	674	682	704
ONDERDEELWINNAAR	3	2	1	

MOTOR/TRANSMISSIE				
Acceleratie	150	103	99	102
Tussensprint	100	74	81	71
Topsnelheid	150	47	57	40
Overbr. verh./schakelgedrag	100	80	76	80
Vermogensontplooiing	50	37	33	32
Draaieigenschappen	100	70	65	65
Verbruik	325	253	242	254
Actieradius	25	13	10	10
ONDERDEELSCORE	1000	677	663	654
ONDERDEELWINNAAR	1	2	3	

RIJEIGENSCHAPPEN				
Handling	150	57	62	70
Slalom	100	52	50	71
Besturing	100	80	78	81
Rechttuistabiliteit	50	36	36	37
Remdosering	30	20	21	22
Remweg koud	150	75	82	107
Remweg warm	150	75	110	110
Tractie	100	35	36	39
Rijveiligheid	150	131	128	132
Draaicirkel	20	13	12	14
ONDERDEELSCORE	1000	574	615	683
ONDERDEELWINNAAR	3	2	1	

MILIEU / KOSTEN				
Emissiewaarden	25	22	22	22
Prijs testauto	600	544	540	549
AR-normuitrusting	50	42	48	49
Afschrijving **	75	60	57	59
Onderhoud	20	13	14	14
Verzekering	50	47	47	47
Belasting	100	84	81	84
Brandstof	50	41	39	41
Garantie	30	21	17	24
ONDERDEELSCORE	1000	874	865	889
ONDERDEELWINNAAR	2	3	1	

UITSLAG				
TOTAALSCORE	5000	3379	3429	3529
TESTWINNAAR	3	2	1	
* Maximaal haalbare score per onderdeel				
** Indicatieve restwaarde volgens BOVAG-koerslijst na 4 jaar en 80.000 km				

37,5 meter is niet best. De 36,8 meter van de Crossland X is ook niet denderend, maar als de remmen zijn opgewarmd wordt de remweg aanzienlijk korter. Weet dat de elektronica klaarstaat om in te grijpen zodra je hierdoor overmoedig raakt. En die ingrepen vinden vaak vroegtijdig plaats. De besturing van de Opel is rond de middenstand wat zwaar en de terugkoppeling houdt niet over. En bij het snel veranderen van richting, komt de hoge carrosserie van de Crossland X het meest in beweging.

MILIEU/KOSTEN

De kosten komen in grote lijnen overeen. De Mazda CX-3 heeft standaard een 120 pk sterke SkyActiv-motor onder de kap en kost 23.990 euro. Opel levert de goedkoopste Crossland X met 81 pk (vanaf 20.299 euro) en tegen meerprijs kun je upgraden naar 110 pk (vanaf 24.299 euro) of 130 pk (vanaf 25.599 euro). De Seat Arona met 95 pk rijd je vanaf 19.450 euro, de geteste 115 pk sterke uitvoering kost ten minste 23.550 euro. Alle testauto's zijn voorzien van mooie wielen en daarvan hebben we de meerprijs doorberekend. En niet te vergeten de comfortstoelen van de Opel. Onder de streep variëren de prijzen van pakweg 24.000 tot 27.000 euro en is de Arona het voordeligst en de Crossland X het duurst.

We sluiten af met de maandelijkse kosten: de verzekeringspremies zijn praktisch gelijk en ook wat betreft onderhoud zijn de verschillen klein. De Opel Crossland X is het zwaarst, waardoor de wegenbelasting iets duurder uitvalt. Seat heeft de beste garantievoorwaarden en we voorspellen dat de Mazda het meest van zijn waarde behoudt.

CONCLUSIE

Seat gaat met de Arona op jacht naar nieuwe klanten en komt waarschijnlijk met een grote buit thuis. De compacte suv heeft namelijk veel sterke punten, zoals een forse binnenruimte en een aangenaam onderstel dat zowel comfortabel als dynamisch presteert. De besturing is precies, de remweg is kort en de kleine eenlitter turbomotor is krachtig en zuinig.

De bijna net zo ruime Opel Crossland X eindigt op de tweede plaats. Hij heeft weliswaar een uitgebreide veiligheidsuitrusting en begerenswaardige voorstoelen, maar het onderstel levert te weinig comfort en zijn kleine turbomotor is behalve krachtig ook dorstig.

Als je zuinig wilt rijden, is de Mazda CX-3 een betere keus. Zijn soepele viercilinder is de beste motor in deze test. Helaas kunnen we dat niet zeggen van de binnenruimte of de remprestaties. Zodoende wordt de Mazda derde.