



**BMW X1**



**Peugeot 3008**

DER SCHNELLE

vs.



**WIR SAGEN: MIT SCHARFER CONCEPT-CAR-OPTIK, HAMMER-INTERIEUR UND XXS-MOTOR WILL DER NEUE**

**Wer downsized am besten?**

Die drei Töpfe im X1 sind kernig, aber auf eine aufmüpfige, charismatische Art. Beim Durchbeschleunigen wirkt der Einsfüner trotzdem angestrengt. Die Aisin-Automatik überrascht. Insgesamt positiver, runder als der Peugeot, aber irgendwie fehlt die Souveränität, die (sorry) Freude am Fahren. Verbrauch: deftige 8,5 Liter.

Drei Zylinder und 1,2 Liter. Am meisten downsized wird im 3008. Allerdings muss der Zwergenmotor nur 1325 Kilo bewegen. Er klingt wie ein Thermomix voller Ziegelsteine, kommt recht zäh aus dem Knick. Bei Reisetempo wird es besser, leiser. Schaltung? Zu lang und hakelig. Mit 7,2 Liter bester Verbrauch.

**Und innen so?**

Bei Infotainment und (optionalen) Selbstfahrlösungen ist der X1 top. Weniger schön: Das zerklüftete Cockpit mit Materialien, die knapp an „Premium“ vorbeischrammen. Bei Platz und Kofferraum zeigen sich die Vorteile der ungeliebten neuen Plattform.

Woah! Science-Fiction trifft Designhotel: Rattenscharfe, volldigitale Instrumente, super Infotainment, Bedienhebel wie im Lambo, extrem geschmackvolle Stoffe. Alles Serie. Im Vergleich etwas enger geschnitten. Trotzdem: Schönstes Interieur!

**Wie ist das Fahrverhalten?**

Weg vom hecklastigen Hochsitz-1er, hin zum fronttrieblernden Bruder eines Vans. Dazu bleischwer. Und doch zeigt er dem Rest, wie das so geht mit der Dynamik. Die Lenkung fleischig und direkt, die Bewegungen trainiert und kontrolliert. Hier wankt nix. Recht agil, am ehesten wie ein Kompakter, trotzdem sehr rund und bequem.

Nutzt die Plattform des 3008, ist über 140 Kilo leichter als Tiguan und X1. Geht daher recht brauchbar ums Eck. Nicht so satt, so definiert wie der BMW, eher etwas hyperaktiv, nervös. Fummeliger, zackiger als VW und Seat. Großartig: Der Wendekreis. Der Rest: unauffällig, weder zu weich, noch sonderlich sportlich.

**Mit welchem Preis muss ich rechnen?**

Für die knapp 33 Riesen ist der X1 leer wie ein Burnout. Unser Testwagen mit Leder, großem Navi, allen Fahrhilfen und diversen Kleinkram-Paketen kommt auf 49.480 Euro. Und ja, es handelt sich hier wirklich um ein Kompakt-SUV mit drei Zylindern.

Ihr wollt günstig? Dann kommt ihr am Peugeot nur schwer vorbei. Der 3008 ist für unter 35.000 Euro so gut wie voll. Inklusive Teilleder, Navi, Automatik, E-Heckklappe, LED-Licht und allen möglichen Fahrhilfen. Preis-Sieger!

**BMW X1 sDrive 18i** **7**  
10

€ 32.750 €

- 3-Zyl.-Turbo, 1499 ccm, 136 PS, 220 Nm, 6-Gang-Automatik
- 5,3l/100 km, 124 g/km CO<sub>2</sub>
- 0-100 km/h in 9,7 s, 200 km/h Spitze
- 1505 kg

**URTEIL:** Fährt trotz zähem Motor am besten. Mit Extras unverschämt teuer.

1598 mm 4439 mm

**Peugeot 3008 PureTech 130** **8**  
10

€ 28.200 €

- 3-Zyl.-Turbo, 1199 ccm, 130 PS, 230 Nm, 6-Gang-Schaltung
- 5,1l/100 km, 117 g/km CO<sub>2</sub>
- 0-100 km/h in 10,8 s, 188 km/h Spitze
- 1325 kg

**URTEIL:** Innen der Schönste, fairer Preis, scheitert haarscharf am Antrieb.

1624 mm 4447 mm





GRUPPENTEST

S.

## VW Tiguan

vs.

## Seat Ateca

### PEUGEOT 3008 DIE KOMPAKT-SUV-ELITE UM BMW, VW UND SEAT AUFMISCHEN. SCHAFFT ER AUCH. FAST.

Wie der Ateca kommt der Tiguan mit dem bekannt soliden Einsvierer-Turbo-Vierzylinder samt Zylinderabschaltung. Im Vergleich hinterlässt er den spürbar agileren, müheloseren und reiferen Eindruck. Im VW zudem noch geschliffener als im Seat. Die Schaltung: leicht, exakt und sehr umgänglich. Trotzdem würden wir die zwei Riesen fürs DSG locker machen. Verbrauch: 8,0 Liter.

Wenig Unterschiede zum Tiguan. Die Kraft kommt sehr gleichmäßig, trotzdem fehlt es oben raus nicht an Eifer. Der Seat rustikaliert etwas mehr, ist aber deutlich leichter, wirkt deshalb schneller, ungestümer. Für den SUV-Alltag ist das fixe, homogene DSG erste Wahl. Deutlich erwachsener, elastischerer Antrieb als bei X1 und 3008. Verbrauch: 7,9 Liter.

Der Größte im Test. Innen eine Liga über den anderen. Die meiste Beinfreiheit, Mega-Kofferraum (650 bis 1655 Liter), sehr variabel, aber – oh Schreck – im Basistrimm bei der Anmutung nur Durchschnitt. Und: Das Aufsteck-HUD wirkt so edel wie das HSE24-Schnäppchen-des-Tages.

Mit Abstand der Kleinste im Test. Nach dem Tiguan trotzdem das beste Raumangebot. Leider nicht sehr variabel und mit fetter Kante bei umgeklappter Rückbank. Cockpit: grundsolide. Navi: Könnte auch ein Urmensch bedienen. Sitzposition: unSUVig. Reinsetzen, wohlfühlen. Punkt.

Wirklich unglaublich gut gefedert. Hält alles, was ihm die Straße an bösen Überraschungen hinschmeißt, von dir fern wie ein erfahrener Bodyguard. Ein bisschen das Problem: Er ist der Einzige im Test, der spürbar wankt und rollt. Er ist deutlich mehr SUV als die anderen, du sitzt mehr auf als in ihm. Fühlt sich umfangreicher an, als es seine paar Zentimeter mehr vermuten lassen.

Mit verbundenen Augen fast wie ein Leon. Nur mit besserer Aussicht (ok, das macht keinen Sinn). Gemütlicher als der X1. Indirekter, taucht mehr ein. Aber: Alles hier fühlt sich sehr richtig an. Er ist genug Auto, um mit seriöser Dynamik durch die Kurve zu kommen und genug SUV, um dich saubequem mit Entourage und halbem Hausrat durch ganz Europa zu chauffieren.

Der Einstieg für den Größten im Test scheint fair. Leider ist ab Werk so gut wie nichts inklusive. Unser Tiguan bringt es auf gut 42.000 Euro. Ohne Leder, DSG, LED-Licht oder das 12,3-Zoll-Active-Info-Display. Wer volle Hütte will, bringt den VW locker über 50.000 Euro. Autsch.

Für knapp unter 30.000 Euro rollt der Ateca bereits in der Topausstattung an. Inklusive 18-Zöllern, DSG und LED-Scheinwerfern. Zudem sind die Aufpreise moderat. Für um die 37.000 Euro ist der Seat rappellvoll. Und gewinnt deswegen diesen Vergleich. Gesamt-Sieger!

**VW Tiguan 1.4 TSI ACT Comfortline**

€ 30.150 €

**7**

10

- 4-Zyl.-Turbo, 1395 ccm, 150 PS, 250 Nm, 6-Gang-Schaltung
- 5,8 l/100 km, 132 g/km CO<sub>2</sub>
- 0-100 km/h in 9,2 s, 202 km/h Spitze
- 1490 kg

**URTEIL:** Ausgewogen, irre geräumig. Fährt etwas plump. Miese Ausstattung.

1654 mm

4486 mm

**Seat Ateca 1.4 Eco TSI Excellence**

€ 29.820 €

**8**

10

- 4-Zyl.-Turbo, 1395 ccm, 150 PS, 250 Nm, 6-Gang-DSG
- 5,5 l/100 km, 125 g/km CO<sub>2</sub>
- 0-100 km/h in 8,6 s, 198 km/h Spitze
- 1364 kg

**URTEIL:** Kann fast alles so gut wie der VW. Aber agiler und viel günstiger.

1611 mm

4363 mm