IM VERGLEICH

PEUGEOT 2008 PT 155 EAT8:
155 PS, 240 Nm, ab 33 900 Euro,
Basispreis Baureihe 21 500 Euro

RENAULT CAPTUR 155 EDC:
154 PS, 270 Nm, ab 25 750 Euro,
Basispreis Baureihe 17 950 Euro

SKODA KAMIQ 1.5 TSI DSG:
150 PS, 250 Nm, ab 26 100 Euro,
Basispreis Baureihe 18 290 Euro

New Kids on the Block

Der erst im letzten Herbst komplett neu eingeführte Skoda Kamiq erhielt zu Jahresbeginn Konkurrenz durch die französischen Rivalen Peugeot 2008 und Renault Captur, die bereits in zweiter Generation antreten. Ob sie ihren Vorsprung auch in einen Sieg umsetzen können, klärt der Vergleich der drei Crossover mit Frontantrieb und rund 150 PS starken Benzinern.

D
DA X 3097
ŠKODA AUTO Deutschland

Na bunt? 2008 in Orange Fusion, Kamiq in Velvet-Rot, Captur in Taklamakan-Orange

Für die Erkenntnis, dass neben SUV auch die kleinen Crossover überaus populär sind, braucht es keinen Tabellendschungel mit Statistiken, da reichen offene Augen im Straßenverkehr. Wobei Zahlen die Beliebtheit schon prägnant darstellen können: Jeder fünfte Renault-Neuwagen ist mittlerweile ein Captur – damit ist dieses Modell erfolgreicher als der klassische Clio mit gleicher Technik.

Ähnlich wie auch der kleinste der drei Skoda-SUV namens Kamiq (auf Scala-Basis MQB-A0) hat auch der Peugeot 2008 direkte Kleinwagenverwandtschaft, denn er nutzt die gleiche Plattform (CMP) wie der 208. Markentypisch sitzt sein Tacho über dem oben wie unten abgeflachten Minilenkrad. Die Idee: Der Blick auf die hoch positionierten Instrumente ist näher an der Straße, doch nicht jeder Fahrer kann die Anzeigen wirklich problemlos ablesen.

Das Neue am Digital-Cockpit: Ein Beamer projiziert weitere Infos auf die Oberfläche des Displays, wodurch ein 3-D-Effekt entsteht, der etwa die Tempoanzeige oder Navi-Richtungspfeile zügiger erfassbar machen soll. Die Eindrücke der Redaktion? Für manche ist der Vorteil erlebbar, andere halten es bestenfalls für eine coole Spielerei.

34,7
Meter
braucht der Renault von 100 bis 0 km/h; 2008 und Kamiq stehen nach 35,8 und 36,1 Metern. Auch aus 160 km/h bremst der Captur am kräftigsten (89 m, 2008: 94 m, Kamiq: 92 m)

Ebenfalls individuell: die Gestaltung der optionalen Ledersitze mit ordentlichem Seitenhalt, die bequem gepolstert sind und sogar eine einfache Massagefunktion haben. Verstellt werden sie elektrisch, doch wie im Skoda fehlt eine Memory-Funktion. Und im Renault? Sitzt man am höchsten, verstellt die Lehne über einen grobrastigen Hebelmechanismus.

Bei der Infotainment-Bedienung punktet der Peugeot mit einigen Direkttasten. Das sind zwar keine echten Knöpfe, sondern berührungsempfindliche Flächen, aber immerhin. Trotzdem wünscht man sich auf dem Touchscreen hier und da größer dimensionierte Funktionsschaltflächen. Eine separate Klimasteuerung wäre ebenfalls hilfreich, denn auf dem Bildschirm verdrängt sie, was gerade dort angezeigt wurde.

Viel Platz im 2008

Die Fondpassagiere würden sich vor allem über hinten platzierte Luftausströmer wie im Captur und Kamiq freuen. Ansonsten fühlt man sich wegen der guten Platzverhältnisse auch hinten wohl, wenngleich der Einstieg wegen der recht hohen Schwelle nicht ganz so bequem ist. Vorn profitiert man im 2008 übrigens von Fondpassagieren, denn bei Beladung geht das sonst speziell auf arg lädierten Strecken etwas hibbelig arbeitende Fahrwerk harmonischer zur Sache. Die Aufbaubewegungen nehmen dann ab, und Unebenheiten überrollt er spürbar gelassener.

Zu mehr Gelassenheit würde man auch dem ESP raten, denn das grätscht schon rein, bevor Kurven überhaupt unterhaltsam werden können. Ein Sportmodus mit höherer Regelschwelle? Fehlanzeige. Das ist ärgerlich, denn eigentlich fühlt sich der Peugeot so an, als könnte man mit ihm auf kurvigem Gebiet viel Spaß haben, auch weil die Lenkung anständig rückmeldet.

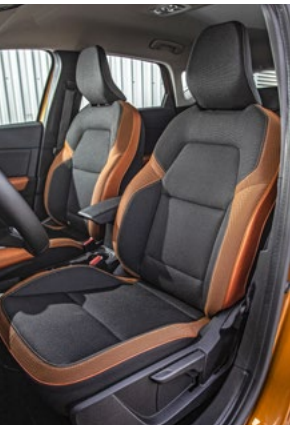
Und der Antrieb? Nun, der 2008 hat als Einziger im Test nur drei Zylinder, was beim Spritsparen nicht richtig hilft: Mit 7,8 l/100 km verbraucht er hier sogar am meisten, obwohl er etwas weniger wiegt als die anderen. Zudem sprintet er mit 8,9 Sekunden knapp als Letzter auf 100 km/h. Dafür spricht der Motor recht direkt an. Und obwohl alle drei die Gänge schnell wechseln, kommt es hier und da vor, dass sich die Automatik im 2008 eine Idee geschmeidiger anfühlt als die Doppelkupplungsgetriebe in Captur und Kamiq.

In Sachen Nutzwert gerät der Peugeot allerdings ins Hintertreffen.

PEUGEOT

Alleinstellungsmerkmale? Bitte: 3-D-Tacho, Minilenkrad (350 mm), Sitzmassage. Auch hinten sitzt man bequem. Zudem fällt das Beladen leicht, nur müsste die Heckklappe für Großgewachsene etwas höher aufschwingen

RENAULT



Die Sitzlehne wird via grobrastigem Hebelmechanismus verstellt. Rechts auf der frei schwebenden Mittelkonsole sitzt der „E-Shifter". Unauffälliger, aber für den Nutzwert super: die verschiebbare Rückbank

Zwar ist sein Kofferraum mit 405 Litern quasi so groß wie der der Konkurrenten, aber mehr als das größte Maximalvolumen und umklappbare Rückbanklehnen hat er nicht zu bieten. Wobei: Die Hutablage passt unter den Ladeboden – das haben er und der Kamiq dem Captur voraus.

Variable Captur-Rückbank

Bei den praktischen Funktionen liegt der Skoda an der Spitze, punktet etwa mit einem Regenschirmhalter an der Fahrertür, einem Eiskratzer im Tankdeckel und automatisch ausklappenden Türkanten-Schutzleisten. Außerdem gibt es als Extras ein Trennnetz und für nur 80 Euro eine vorklappbare Beifahrersitzlehne (nicht mit Sportsitzen kombinierbar), was den Transport langer Gegenstände vereinfacht. Der Captur schwingt dagegen die dickste Variabilitätskeule: die verschiebbare Rückbank. Damit kann der Kofferraum von 422 auf 536 Liter oder die Beinfreiheit im Fond ein gutes Stück wachsen. Dort sitzt man zwar gut, doch mehr seitliche Kopffreiheit wäre schön.

Auch bei den Motoren machen Skoda und Renault den Kampf um die Spitze unter sich aus. Das Ergebnis? Unentschieden, denn der Captur fühlt sich im Alltag trotz kleineren Hubraums kräftiger an, wobei seine maximal 270 Nm bisweilen recht plötzlich einsetzen. Demgegenüber ist der 1,5-Liter im Kamiq bei höheren Drehzahlen durchzugsstärker und arbeitet in Sachen Geräuschentwicklung und Leistungsentfaltung harmonischer, außerdem kann er segeln sowie zwei seiner vier Zylinder deaktivieren (Verbrauch: 7,0 l/100 km, Captur: 7,2 l, 2008: 7,8 l).

Was der Kamiq noch so draufhat? Obwohl seine Rückbank nicht verschiebbar ist, sitzt man dort am liebsten: tadellose Kopf- und Beinfreiheit, dazu die am besten ausgeformte Sitz-

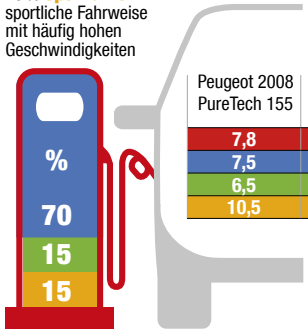
62,1 km/h

packt der Kamiq im Slalom. Der 2008 ist nur 0,1 km/h langsamer, auf der Landstraße gängelt sein ESP ihm aber die Dynamik weg. Der Captur? 59 km/h im Slalom, viel unterhaltsamer über Land

VERBRAUCHSMESSUNG

Testverbrauch

Zusammensetzung:
70 % **Pendler:** typische Fahrt vom Wohnort zur Arbeit (ø 21 km)
15 % **Eco:** besonders sparsam gefahrene Runde (275 km)
15 % **Sportfahrer:** sportliche Fahrweise mit häufig hohen Geschwindigkeiten



Peugeot 2008 PureTech 155	Renault Captur TCe 155	Skoda Kamiq 1.5 TSI
7,8	7,2	7,0
7,5	6,8	6,7
6,5	6,0	5,6
10,5	10,2	10,0

DATEN UND auto motor sport-MESSWERTE

Fahrzeugtyp	Peugeot 2008 PureTech 155 GT	Renault Captur TCe 155 Intens	Skoda Kamiq 1.5 TSI Style
Antrieb			
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum cm³	1199	1333	1498
Leistung kW (PS) bei 1/min	114 (155) bei 5500	113 (154) bei 5500	110 (150) bei 5000
max. Drehmoment Nm bei 1/min	240 bei 1750	270 bei 1800	250 bei 1500
Kraftübertragung	Vorderradantrieb Achtgangautomatik	Vorderradantrieb Siebengang-DKG	Vorderradantrieb Siebengang-DKG
Testwagenbereifung	215/55 R 18 V Michelin Primacy 4	215/60 R 17 V Michelin Primacy 4	205/55 R 17 V Goodyear EfficientGrip Performance
Maße/Gewichte			
Leergewicht/Zuladung kg	1280/468	1306/505	1310/464
Länge × Breite mm (mit Spiegeln) × Höhe	4300 × 1770 (1987) × 1550	4227 × 1797 (2003) × 1576	4241 × 1793 (1985) × 1559
Radstand mm	2605	2639	2639
Wendekreis links/rechts m	11,1/10,8	11,3/11,4	10,9/10,9
Gepäckraum l/VDA	405/1467	422/1275	400/1395
Quadermaß klein mm	400 × 790 × 660	310 × 890 × 590	300 × 850 × 660
Länge × Breite × Höhe groß mm	1135 × 790 × 660	1200 × 890 × 590	1160 × 850 × 660
Anhängelast/gebremst kg	640/1200	670/1200	630/1250
Innenbreite vorn/hinten mm	1410/1380	1390/1380	1435/1415
Innenhöhe vorn/hinten mm	1050/960	1010/930	1040/970
Normsitzraum mm	710	730	720
Verbrauch/Reichweite/CO_2			
Testverbrauch l/100 km	7,8	7,2	7,0
ams-Eco	6,5	6,0	5,6
ams-Pendler	7,5	6,8	6,7
ams-Sportfahrer	10,5	10,2	10,0
CO_2-Ausstoß im Test g/km	181	167	163
NEFZ-Verbrauch l/100 km	Super	Super	Super
Stadt/über Land/gesamt	5,8/4,5/5,0	7,3/4,8/5,4	6,4/4,3/5,0
WLTP-Verbrauch gesamt l/100 km	6,1	6,2	6,2
Schadstoffeinstufung	Euro 6d	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp
CO_2-Ausstoß (NEFZ/WLTP) g/km	113/140	122/142	115/142
Effizienzklasse	A	B	B
Tankinhalt l	44	48	50
Reichweite km	564	666	714
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit			
Beschleunigung s			
0 – 80 km/h	6,4	5,9	5,9
0 – 100 km/h	8,9	8,3	8,4
0 – 120 km/h	12,3	11,7	11,8
0 – 130 km/h	14,3	13,6	13,9
0 – 140 km/h	16,5	15,8	16,1
0 – 160 km/h	22,6	21,5	21,8
0 – 180 km/h	31,7	30,8	31,2
0 – 400 m	16,4	16,1	16,1
Zwischenspurt s			
60 – 100/80 – 120 km/h	4,8/5,9	4,5/5,8	4,6/5,9
Höchstgeschwindigkeit km/h	208	202	212
Bremswege			
aus 100 km/h kalt m	35,8	34,7	36,1
aus 130 km/h kalt/warm	59,2/60,3	59,2/60,1	59,9/58,4
aus 160 km/h kalt	94	89	92
Innengeräusche			
bei 80 km/h letzter Gang	65	65	63
bei 100 km/h dB(A)	66	66	66
bei 130 km/h	70	70	70
bei 160 km/h	74	73	74
Fahrversuche			
Slalom 18 m TC/ESP ein/aus	62,0/–[1]	59,0/–[1]	62,1/62,5
doppelter Spurwechsel km/h	125,3/–[1]	126,9/–[1]	131,6/132,0
Fahrdynamikbewertung	◄ ø ►	◄ ø ►	◄ ø ►
Lenkpräzision indirekt/direkt			
Balance unter-/übersteuernd			
ESP konservativ/sportlich			
Beherrschb. leicht/anspruchsvoll			
Fahrzeugkonzept konservativ/sportl.			
Kosten			
Festkosten Euro			
Steuer	114,–	122,–	124,–
Haftpflicht	389,–	429,–	390,–
Teilkasko[2]	106,–	108,–	93,–
Vollkasko[3]	383,–	456,–	341,–
Unterhaltskosten im Monat[4]			
bei 15 000 km/Jahr Euro	226,–	211,–	207,–
bei 30 000 km/Jahr Euro	405,–	370,–	368,–
Grundpreis Euro	33 900,–	25 750,–	28 100,–

[1] nicht deaktivierbar; [2] ohne SB; [3] mit 150 Euro SB; [4] ohne Wertverlust

So heiß wie die Heizung der Sportsitze auf höchster Stufe wird kaum eine. Die C-Säulen-Fenster sind groß, das fest stehende Glasdach ist riesig, die Ladekante niedrig. Irgendwie vertrauenerweckend: der mechanische Handbremshebel

bank. Und vom Fond aus ist das zwar nicht zu öffnende, aber riesige Glasdach (780 Euro) viel mehr als ein Gimmick, denn die Sicht nach oben ist fast schon cabriomäßig.

Variantenreicher Kamiq

Für den Fahrer relevanter ist die Wahl des passenden Infotainments, denn nur mit den kleinen Systemen (6,5 oder 8,0 Zoll) gibt es einen Dreh-Drück-Steller plus Lautstärkeregler. Diesen Varianten fehlt zwar eine Navi-Funktion, Android Auto und Apple CarPlay aber nicht. Im Testwagen steckt das große 9,2-Zoll-System inklusive Navi und Digitaltacho, dessen Bedienung für ein Touch-Konzept gut ist, aber die Drehregler fehlen uns.

Renault verfolgt mit dem großen Bildschirm im Hoch- statt Querformat ebenfalls ein knopffreies Bedienkonzept, jetzt dank zackiger Reaktionen und eingängiger Menüstruktur auf Augenhöhe mit Skoda. Zusätzlich sieht man auf dem Bildschirm selbst nach oben und unten viel von der TomTom-Navigationskarte.

Außer bei der Bedienung übertreffen Kamiq und Captur den 2008 auch beim dynamischen Fahren. Überraschung beim Renault: die Lenkung, die dem harmonischen Skoda-Aggregat nur geringfügig in Sachen Rückmeldung nachsteht, ansonsten genauso gut und vor allem präzise arbeitet. Trotz seines Handling-Talents schafft es der Renault aber nicht, am Skoda vorbeizuziehen.

Denn der kann zwar nicht ganz so hohe Einlenkgeschwindigkeiten umsetzen, fühlt sich aber insgesamt direkter an und wankt noch etwas weniger. Zudem hat er hier als Einziger zweistufig verstellbare Stoßdämpfer (440 Euro, 10 mm Tieferlegung). In der weicheren Einstellung federt er – ähnlich wie der Captur – straff, rollt aber spürbar sanfter ab.

Die Eigenschaftswertung sichert sich der als Style 28 100 Euro teure Kamiq mit guten Ergebnissen in allen Bereichen. Zum Abschluss müssen dann doch noch Tabellen her: Kostenberechnung, Angleichung aller Autos auf ein Ausstattungsniveau. Dann liegt der Skoda preislich sogar etwas über dem 2008, der als GT ohne Extras für 33 900 Euro in der Preisliste steht, während der üppig ausgerüstete Captur Intens über 5000 Euro darunterbleibt. Das genügt ihm zwar nicht, um den Skoda zu überholen – wohl aber, um als günstige Alternative Platz zwei zu belegen.

Text: Thomas Hellmanzik
Fotos: Hans-Dieter Seufert

FAZIT

Eigenschafts-Sieger

1 SKODA

Der nicht gerade günstige Kamiq überzeugt mit viel Platz, zahlreichen Simply-clever-Funktionen sowie gutem Federungskomfort und einem kultivierten wie sparsamen Motor.

2 RENAULT

Der mit großem Abstand günstigste Wagen kombiniert ein akzeptables Platzangebot mit der praktischen Rückbank, kräftigem Motor und ordentlichem Federungskomfort.

3 PEUGEOT

Der 2008 punktet mit vielen Assistenzsystemen. Und sonst? Flott im Slalom, zugleich aber spaßfrei. Dazu eingeschränkter Federungskomfort und ein mäßig effizienter Antrieb.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)		Skoda Kamiq 1.5 TSI	Renault Captur TCe 155	Peugeot 2008 PureTech 155
Karosserie				
Raumangebot	(20)	9	7	8
Außenabmessungen	(5)	2	2	2
Kofferraum	(15)	7	6	7
Zuladung	(10)	5	6	5
Variabilität/Funktionalität	(10)	8	9	6
Instrumente/Anzeige	(5)	5	4	3
Bedienung	(15)	11	11	9
Rundumsicht	(10)	7	7	6
Qualitätsanmutung	(10)	8	7	6
Summe	**(100)**	**62**	**59**	**52**
Sicherheit				
Sicherheitsausstatt./-assistenz	(40)	21	17	21
Licht	(10)	7	5	6
Bremsweg kalt (100 km/h)	(10)	3	5	4
Bremsweg kalt (130 km/h)	(5)	3	3	3
Bremsweg warm (130 km/h)	(10)	7	6	5
Bremsweg (160 km/h)	(5)	4	5	4
Pedalgefühl	(5)	4	4	4
Fahrsicherheit	(15)	14	14	14
Summe	**(100)**	**63**	**59**	**61**
Komfort				
Federungskomfort	(25)	20	18	16
Sitze vorn	(15)	12	11	12
Sitze hinten	(10)	7	6	6
Multimedia	(20)	13	10	10
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	6	6	8
Klimatisierung	(10)	7	6	6
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	3	3
Geräuscheindruck	(5)	4	3	3
Summe	**(100)**	**73**	**63**	**64**
Antrieb				
Laufkultur	(10)	7	6	6
Durchzugskraft	(10)	7	7	6
Leistungsentfaltung	(5)	4	4	3
Schaltung/Getriebeabstufung	(10)	8	8	8
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	6	6	6
Zwischenbeschleunigung	(5)	3	3	3
Testverbrauch	(20)	12	11	10
Lademöglichkeiten	(10)	–	–	–
Reichweite Elektro	(10)	–	–	–
Reichweite	(5)	4	3	2
Summe	**(100)**	**51**	**48**	**44**
Fahrverhalten				
Fahrdynamik	(20)	8	5	7
Handling/Fahrspaß	(25)	19	17	15
Lenkung	(20)	17	16	16
Wendekreis	(10)	3	2	2
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	11	11	10
Geradeauslauf/Windempf.	(10)	8	8	8
Summe	**(100)**	**66**	**59**	**58**
Umwelt				
CO_2-Emission Eco-Verbrauch	(35)	21	19	17
Emissionen nach NEFZ	(10)	7	6	7
Abgasnorm	(5)	3	3	5
Summe	**(50)**	**31**	**28**	**29**
Eigenschaftswertung	**(550)**	**346**	**316**	**308**
Kosten				
Grundpreis*	(25)	17	25	12
Ausstattung*	(10)	4	6	10
Aufpreisgestaltung	(5)	3	3	3
Wiederverkaufschancen	(10)	7	7	6
Festkosten für 5 Jahre*	(10)	10	9	10
Wart./Reparatur 100 000 km*	(15)	14	15	14
Kraftstoffkosten 100 000 km*	(15)	15	15	14
Garantie	(10)	5	5	5
Summe	**(100)**	**75**	**85**	**74**
Gesamtwertung	**(650)**	**421**	**401**	**382**
		1	**2**	**3**

* Bester erhält volle Punktzahl