



BMW X1 sDrive18iA

Seat Ateca 1.4 EcoTSI

Vliegende start

De Seat Ateca heeft een goede eerste indruk gemaakt. Stap twee is aantreden in een vergelijkende test met een gevestigde naam in het segment, in dit geval de BMW X1. De Ateca begint met een voorsprong: zijn veel lagere prijs.

Tekst: Michael Godde, Bart Smakman · Foto's: Daniela Loof

Voor 26.685 euro koop je al een Seat Ateca met een 115 pk sterke eenliter driebcilinder. De Ateca die we gebruiken voor de vergelijkende test komt beter beslagen ten ijs: de auto is kwestie is de viercilinder 1.4 EcoTSI met 150 pk (vanaf 30.585 euro). De voordeligste uitvoering van de X1 kost 41.152 euro (sDrive18i), maar de versie met automaat is nog iets duurder. En met een vermogen van 136 pk zal de BMW flink zijn schouders eronder moeten zetten om de Seat bij te houden ...

IN-/EXTERIEUR

De Ateca biedt evenveel ruimte, maar meer hard plastic.

Hoewel de Ateca acht centimeter korter is dan de X1, boet je niet in aan binnenruimte. De Seat biedt meer dan genoeg hoofd-, been- en elleboogruimte. In de BMW heb je een centimeter of twee meer hoofdruimte tot je beschikking, maar die centimeters worden je afgepakt in de breedte. Onder de streep scoren beide suv's evenveel punten voor de ruimte voor- en achterin. Achter het stuur van de X1 heb je een beter zicht rondom de carrosserie dankzij de grotere ramen. Bij de Ateca zijn de C-stijlen breder en de ramen lager. Niet alleen beperkt dit het zicht enigszins, het vermindert ook het ruimtegevoel binnenin.

De bagageruimte van de Seat is een fractie groter, maar de mogelijkheden om deze ruimte maximaal te benutten zijn beperkt. De achterbank mag dan een skiluiik hebben, hij is slechts in twee delen neerklapbaar. Voor een praktische in hoogte verstelbare laadvloer moet je bijbetalen. In de BMW is de achterbankleuning

met doorlaadopening in drie delen neer te klappen. Onder de bagagevloer zitten handige opbergcompartimenten en de linker- en rechterzijde van de kofferruimte zijn voorzien van een tassenhaak. Als je bereid bent bij te betalen, kun je ook de passagiersstoel neerklappen (203 euro). Voor 372 euro verschuift de achterbank in lengterichting en is de hoek van de rugleuning verstelbaar.

In de prijslijst van de Ateca ontbreken enkele veiligheidsopties die BMW wel aanbiedt voor de X1, zoals een automatische noodoproep, een head-up display en meedraaiende koplampen. Daarentegen is Seat guller met de opties die wel voorhanden zijn: een noodremsysteem met voetgangsherkenning is standaard op alle uitvoeringen, evenals een knie-airbag voor de bestuurder en vermoeidheidsherkenning. De afwerking van het Ateca-interieur is goed, maar er moest ergens op bezuinigd worden om de suv betaalbaar te houden. Zodoende wordt er in de Ateca meer hard plastic gebruikt dan in de X1. Neem bijvoorbeeld de A-stijlen: in de BMW zijn ze met stof bekleed, in de Seat met kunststof.

De bediening van beide auto's is logisch. Seat houdt voor de Ateca vast aan een kleurloos dashboard met duidelijke knoppen. Het interieur van de BMW oogt iets vlotter en is voorzien van het geroemde en geprezen iDrive-systeem. De praktische draai-/drukknop is onderdeel van de standaarduitrusting, net als een klein centraal display. Voor een groot display met navigatie (zie foto) betaal je 1857 euro. Seat rekent 690 euro om het touchscreen van navigatiesoftware te voorzien. ➤

►► Comfortabele sportstoelen met verstelbare wangen en een uitschuifbare zitting (523 euro).

► De X1 volgt stoïcijns de ideale lijn. De communicatieve sportbesturing (267 euro) is een aanrader.

►▼ De afwerking is hoogwaardig, de bediening is logisch en de materialen zijn mooi.



BMW X1 SDRIVE18IA

1499 cm³, driebcilinder turbo, 100 kW/136 pk, 220 Nm

7,7 l/100 km (1 : 13,0), 124 g CO₂/km

0-100 km/h in 10,1 s, 200 km/h

4439/1821/1598 mm

505-1550 l

1405 kg

43.707 euro

32.150 euro



COMFORT

Comfort voor je oren (Seat) of voor je billen (BMW).

Als je ruim tienduizend euro meer uitgeeft voor een X1, wil dat niet zeggen dat je meer rust aan je kop krijgt. De geluidsisolatie is er namelijk niet op berekend om de afroegeluiden van de voorwielen buiten de cabine te houden. Windgeruis zingt langs de A-stijlen en de buitenspiegels zorgen voor nog meer geroezemoes. Bij de Seat danst de wind ook hoorbaar rond de carrosserie, maar het geluid klinkt minder hard door. De BMW mag dan gehorig zijn, verder valt er op het comfort weinig aan te merken.

Iedereen zit lekker op de voorstoelen van de X1. De optionele sportstoelen (523 euro) hebben een in breedte verstelbare rugleuning en de zitting is uitschuifbaar voor meer steun aan je (lange) bovenbenen. Een lendensteun (246 euro) kost extra, net als stoelverwarming (352 euro). Automatische klimaatbeheersing met 2 zones is bij beide testauto's standaard.

Als je zo comfortabel mogelijk wilt zitten in de Ateca, moet je de Xcellence-uitvoering aanvinken. Voor 2000 euro krijg je sportstoelen met alcantara bekleding, plus full-led koplampen, grotere wielen, het eerdergenoemde navigatiesysteem en een achteruitrijcamera. De optionele sportstoelen bieden echter niet de goede zijdelingse steun van de BMW-stoelen en hebben geen uitschuifbare zitting.

Adaptieve schokdempers zijn niet leverbaar voor de Ateca, wel voor de X1. Met Dynamic Damper Control (534 euro) pas je de demperkarakteristiek aan met een knop op de middenconsole, variërend van comfortabel tot sportief. Zelfs met grote 18-inch wielen hebben dwarsrichels en putdeksels weinig invloed op het welbehagen van de inzittenden. De eveneens met 18-inch wielen uitgeruste Ateca springt minder soepel om met zulke oneffenheden. Op asfalt waar niets aan mankeert, is het koetswerk van de BMW het minst in beweging.

MOTOR/TRANSMISSIE

Al is de driebcilinder nog zo snel ...

De viercilinder Seat is lichter en krachtiger dan de X1 met driebcilinder. Op een sprint vanuit stilstand loopt de Ateca bij 100 km/h al meer dan een seconde voor en bij 160 km/h is het verschil gegroeid tot drieënhalve seconde. De 1.4 TSI heeft cilinderuitschakeling en komt uit het Volkswagen-schap. Hij voelt in alle toeren gebieden levendiger en soepeler aan dan de 1,5-liter driebcilinder met turbo van de X1. Nu is een motor met drie cilinders van nature in onbalans en lijken we appels met peren te vergelijken. Maar onder de peren staat de driebcilinder van BMW bekend als een van de tofste. De zestraps automaat van de X1 kun je het schakelen wel toevertrouwen. Hij doet zijn werk snel en precies. De handgeschakelde zesbak van de Ateca voldoet prima, maar de slagen zijn te lang en de sprong van de tweede naar de derde versnelling is te groot. De punten die de Seat hierdoor misloopt, worden terugverdiend met het lage testverbruik. Met 7,2 liter

per 100 kilometer (1 op 13,9) is hij een halve liter benzine zuiniger dan de X1 (1 op 13,0).

RIJEIGENSCHAPPEN

De lichte Ateca heeft zo z'n uitspattingen. De BMW is braaf.

De lichtgewicht Seat bereikt tijdens de slalomtest hogere bochtsnelheden dan de potige X1 en op het circuit rijdt hij aan kop. De Seat pakt na een scherpe bocht de draad sneller weer op, maar doet dat enigszins nerveus – de achterkant wil graag een stapje opzij zetten. Ondertussen is de BMW in elke situatie en op elke snelheid de rust zelve. Hij volgt stoïcijns de koers die jij bepaalt. Dit komt de rijveiligheid ten goede.

De dynamische prestaties van de Seat gaan niet hand in hand met het karakter van het ESP. Als de elektrische regelneef beslist dat je het te bont maakt, grijpt hij vanuit het niets in. En hard ook. Het ESP van de X1 houdt zich keurig op de achtergrond en corrigeert alleen waar nodig.

De variabele sportbesturing (267 euro) van de X1 bewijst zijn nut door de bestuurder te overladen met feedback. Hij vertelt je

SEAT ATECA 1.4 ECOTSI

1395 cm³, viercilinder turbo, 110 kW/150 pk, 250 Nm

7,2 l/100 km (1 : 13,9), 122 g CO₂/km

0-100 km/h in 8,8 s, 201 km/h

4363/1841/1611 mm

510-1609 l

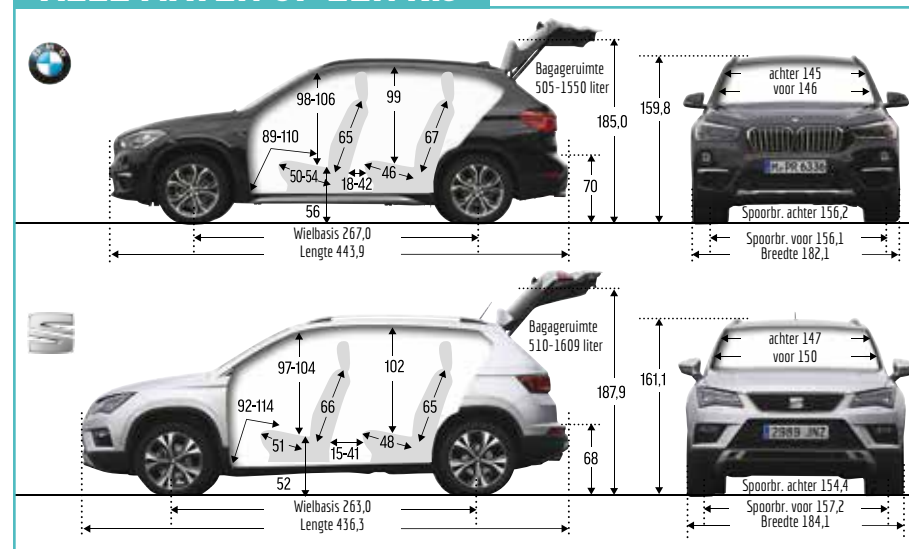
1259 kg

30.585 euro

26.550 euro



ALLE MATEN OP EEN RIJ



De sportbesturing van de X1 overlaadt de bestuurder met feedback.



▲ Leef je uit en het ESP grijpt onnodig hard in.

◀ Een zakelijke werkplek met veel hard plastic. Zachte materialen zijn te duur voor de betaalbare Ateca.

◀◀ De sportstoelen van de Xcellence-uitvoering bieden niet zo'n excellente steun als de X1-zetels.

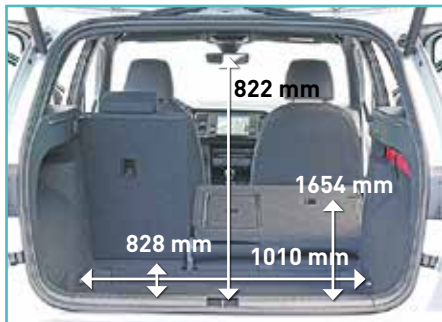


De Ateca is korter dan de X1, maar biedt evenveel ruimte.

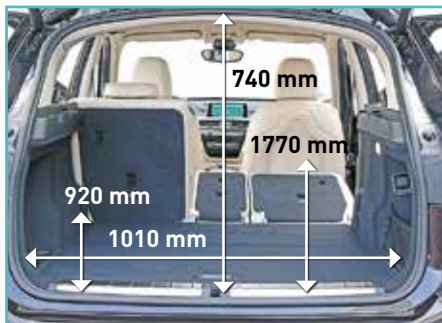
uitbreider over de escapades van de voorwielen, dan je vrouw over haar enerverende dag. Ondanks de vele kilo's die tot stilstand moeten worden gebracht, is de remweg van de BMW vergelijkbaar met die van de Seat.

MILIEU/KOSTEN

Ruim dertienduizend euro prijsverschil. De geteste BMW X1 is dubbel duur. Het basis-model is al prijzig, maar aangezien we de prestatieverhogende opties (adaptieve schokdempers, sportbesturing, 18-inch wielen en sportstoelen) doorberekenen, valt de prijs van de testauto nog hoger uit: 45.992 euro in totaal. De geteste Seat Ateca (Xcellence-uitvoering) kost maar 32.585 euro. Dat is een verschil van ruim dertienduizend euro – de BMW kan wel inpakken. Bovendien betaal je voor de X1 een hogere verzekeringspremie en meer wegenbelasting. En BMW geeft maar 2 jaar garantie op de techniek, terwijl Seat 4 jaar hanteert. De X1 behoudt procentueel gezien wel beter zijn waarde, maar in dit geval vallen we terug op de oude slogan van Slankie-kaas: Wat er niet aan komt, hoeft er ook niet af. Met andere woorden: geld dat je niet uitgeeft aan een auto, verdampst ook niet.



▲ Dankzij de lage laadvloer past er in de Ateca iets meer bagage.



▲ De bagageruimte is praktisch te benutten. De bijrijdersstoel kan ook omklappen (203 euro).

WIKKEN & WEGEN

Vergeet even het enorme prijsverschil tussen beide auto's. In de eerste vier hoofdstukken van de test – waarin prijs geen rol speelt – gaan de Ateca en de X1 praktisch gelijk op. Zo goed presteert de nieuwe suv van Seat. De pietlut zal zeggen dat de BMW drie van die vier hoofdstukken wint, waarna ik die meneer of mevrouw en graag op attendeer dat de geteste X1 is voorzien van adaptieve schokdempers en sportbesturing. Zonder had hij waarschijnlijk verloren. Dit maakt mijn bewondering voor de Ateca des te groter. Het viel ook wel te verwachten dat Seat beter is in het bouwen van betaalbare suv's. BMW is juist goed in duur en luxe. Ik stel me zo voor dat de test heel anders was verlopen als we de dikkere versies met een 190 pk sterke dieselmotor en vierwiel aandrijving hadden vergeleken. Dat zijn auto's van pakweg vijftigduizend euro, het jachtterrein van BMW. Maar voor de gemiddelde consument hoeven we die test niet te doen, want hij koopt toch de beschaafde benzineversie. En in zijn geval zou ik voor de Ateca gaan.

Bart Smakman



VZR CONCLUSIE

De Seat Ateca 1.4 EcoTSI verslaat het basismodel van de BMW X1 in zijn eerste vergelijkende test. De Ateca is goedkoper, krachtiger, wendbaarder en zuiniger dan de X1. Met de Ateca heeft Seat een suv in het assortiment die niet alleen betaalbaar is, maar ook voldoet aan de hoge eisen en verwachtingen van het koperspubliek. De BMW X1 sDrive18iA voldoet op zijn eigen manier aan de verwachtingen. Het

interieur is verrijkt met mooie materialen, de besturing is kwistig met feedback, de voorstoelen zitten voortreffelijk en de optielijst is dikker dan het gemiddelde boekenweekgeschenk – allemaal zaken die de fortuinlijke klant waardeert. Al is het basismodel van X1 simpelweg te duur om potentiële kopers van een Ateca op andere gedachten te brengen.



	BMW X1 sDrive18iA	Seat Ateca 1.4 EcoTSI
MOTOR		
Cilinders/kleppen per cilinder	3 / 4; turbo	4 / 4; turbo
Nokkensaandrijving	ketting	tandriem
Boring/slag	82,0 / 94,6 mm	74,5 / 80,0 mm
Cilinderinhoud	1499 cm ³	1395 cm ³
Compressieverhouding	11,0 : 1	10,0 : 1
Maximum vermogen	100 kW/136 pk bij 4400 tpm	110 kW/150 pk bij 5000 - 6000 tpm
Maximum koppel	220 Nm bij 1250 tpm	250 Nm bij 1500 - 3500 tpm
Versnellingsbak	zestraps automaat	zesbak, handgeschakeld
Aandrijving	voorwielen	voorwielen
ONDERSTEL		
Onderstel	v: McPherson-veerpoten, adapt. schokdempers (opt.), draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, adapt. schokdempers (opt.), stabilisator; DSC (ESP)	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESC (ESP)
Besturing	tandheugel; elektro-mech. stuurbekr.	tandheugel; elektro-mech. stuurbekr.
Draaicirkel l / r	11,4 / 11,6 m	10,8 / 10,9 m
Remmen	v/a: geventileerde schijven; ABS, remassistent	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent
Bandenmaat standaard	225/55 R 17	215/55 R 17
Bandenmaat testauto	225/50 R 18 W	215/50 R 18 W
Wielen	7,5 x 18	7 x 18
Bandenmerk	Pirelli P Zero	Falken Azenis FK453CC
GEWICHT		
Kentekengewicht	1405 kg	1259 kg
Testgewicht	1520 kg	1376 kg
Toelaatbaar gewicht	2005 kg	1890 kg
Laadvermogen	485 kg	524 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	1700 / 740 kg	1800 / 680 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	75 / 80 kg	75 / 88 kg
PRESTATIES		
0 - 40 km/h	2,5 s	2,3 s
0 - 60 km/h	4,4 s	4,1 s
0 - 80 km/h	7,1 s	6,0 s
0 - 100 km/h	10,1 s	8,8 s
0 - 120 km/h	14,1 s	12,3 s
0 - 140 km/h	19,6 s	16,6 s
0 - 160 km/h	27,1 s	23,6 s
Topsnelheid	200 km/h	201 km/h
Handling	1 : 56,2 min.	1 : 54,6 min.
Slalom	63,5 km/h	64,6 km/h
REMWEГ		
Remweg vanaf 100 km/h (koud)	35,9 m	35,6 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	33,9 m	34,1 m
GELUIDSNIVEAU		
Stationair geluid	44 dB(A)	42 dB(A)
Int. bij 50 km/h in 3e versn.	57 dB(A)	55 dB(A)
Int. bij 100 km/h in h. versn.	64 dB(A)	63 dB(A)
Int. bij 130 km/h in h. versn.	68 dB(A)	67 dB(A)
VERBRUIK		
Testverbruik	7,7 l/100 km (1 : 13,0)	7,2 l/100 km (1 : 13,9)
CO ₂ -uitstoot (gemeten)	182 g/km	171 g/km
Tankinhoud	51 l	50 l
Actieradius	662 km	694 km
EU-verbruik	5,3 l/100 km (1 : 18,9)	5,3 l/100 km (1 : 18,9)
UITSTOOT		
Kooldioxide CO ₂	124 g/km	122 g/km
Koolmonoxide CO	0,221 g/km	0,193 g/km
Koolwaterstof HC	0,035 g/km	0,034 g/km
Stikstofdioxide NO _x	0,025 g/km	0,031 g/km
Roetdeeltjes	0,000 g/km	0,000 g/km

PRIJZEN IN EURO		
Basisprijs	43.707	30.585
OPTIES OP TESTAUTO		
Transmissie	-	-
Remmen	-	-
Onderstel	534 ¹	-
Besturing	267 ²	-
Wielen	961 ³	- ⁵
Stoelen	523 ⁴	- ⁵
Uitvoering	-	2000 ⁵
TOTAALPRIJS TESTAUTO		
Totaalprijs	45.992	32.585
Website	www.bmw.nl	www.seat.nl
LEASEPRIJS		
Leaseprijs NL *	709	463
AUTO REVIEW-NORMUITRUSTING		
Airconditioning	✓	✓
Centr. vergrend., afstandsbed.	✓	✓
Cruisecontrol	✓	✓
Elektrische ramen (v)	✓	✓
Hoogteverstelbare bestuurdersstoel	✓	✓
Lichtmetalen wielen	✓	✓
Metallic lak	1050	650
Radio met aux of usb	✓	✓
VEILIGHEID		
Achteruitrijcamera	optie	✓
Adaptieve cruisecontrol	optie	optie
Airbags, bestuurder / bijrijder	✓	✓
Airbags, gordijn	✓	✓
Airbags, zij voor	✓	✓
Airbags, zij achter	-	-
Automatische noodoproep	✓	-
Dodehoekwaarschuwing	optie	optie
Extra airbags	-	✓ ^a
Full led-verlichting	optie	✓
Head-up display	optie	-
Meedraaiende koplampen	optie	-
Noodremsysteem (tot 0 km/h)	optie	✓
Spoorassistent	optie	optie
Verkeersbordherkenning	optie	optie
Vermoeidheidsherkenning	-	✓
ONDERHOUDSINTERVALLen		
Olie ververset	display	display
Onderhoudsbeurt	display	display
Onderhoudskosten	735	720
GARANTIE		
Techniek	2 jaar	4 jaar
Lak	3 jaar	3 jaar
Doorroesten	12 jaar	12 jaar
Mobiliteit	5 jaar	onbep.
RESTWAARDE		
Na 4 jaar in euro	23.900	15.300
Na 4 jaar in procenten	52,0	47,0
VASTE KOSTEN Verzekeringskosten p/mnd. **		
WA	66	54
WA +	101	82
All risk	152	123
Emissienorm / energielabel	EU 6 / C	EU 6 / B
Belasting per kwartaal	204	179
Bijtelling	22 %	22 %
^a 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⁾ adaptieve schokdempers; ²⁾ variabele sportbesturing; ³⁾ 18-inch lichtmetaal; ⁴⁾ sportstoelen; ⁵⁾ Xcellence-uitvoering met sportstoelen en 18-inch lichtmetaal; ⁶⁾ knie-airbag bestuurder		

IN-/EXTERIEUR			
Ruimte voorin	100 *	77	77
Ruimte achterin	100	66	66
Overzichtelijkheid	70	52	50
Bediening/functies	100	90	88
Kofferruimte	100	51	53
Flexibiliteit	100	50	33
Laadverm./trekgew.	50/30	36	40
Veiligheidsuitrusting	150	95	105
Kwaliteit/afwerking	100/100	151	143
ONDERDEELSCORE	1000	668	655
ONDERDEELWINNAAR		1	2
COMFORT			
Zitcomfort voorin	150	128	122
Zitcomfort achterin	100	71	71
Ergonomie	150	133	131
Interieurgeluid	50	38	42
Geluidsbeleving	100	54	59
Klimaatbeheersing	50	37	37
Veercomfort leeg	200	142	135
Veercomfort beladen	200	136	132
ONDERDEELSCORE	1000	739	729
ONDERDEELWINNAAR		1	2
MOTOR/TRANSMISSIE			
Acceleratie	150	97	107
Tussensprint	100	-	-
Topsnelheid	150	53	54
Overbr. verh./schakelgedrag	100	85	77
Vermogensontplooiing	50	34	37
Draaieigenschappen	100	54	59
Verbruik	325	235	245
Actieradius	25	14	12
ONDERDEELSCORE	1000	572	591
ONDERDEELWINNAAR		2	1
RIJEGENSCHAPPEN			
Handling	150	52	58
Slalom	100	58	63
Besturing	100	87	84
Rechthoekstabiliteit	50	41	37
Remdosering	30	20	20
Remweg koud	150	91	94
Remweg warm	150	111	109
Tractie	100	45	40
Rijveiligheid	150	135	129
Draaicirkel	20	10	13
ONDERDEELSCORE	1000	650	647
ONDERDEELWINNAAR		1	2
MILIEU / KOSTEN			
Emissiewaarden	100	87	87
Prijs testauto	600	403	472
AR-normuitrusting	50	47	48
Afschrijving **	50	28	33
Onderhoud	20	12	12
Verzekering	50	42	45
Belasting	50	38	40
Brandstof	50	38	40
Garantie	30	11	24
ONDERDEELSCORE	1000	706	801
ONDERDEELWINNAAR		2	1
UITSLAG			
TOTAALSCORE	5000	3335	3423
TESTWINNAAR		2	1
* Maximaal haalbare score per onderdeel			
** Indicatieve restwaarde volgens BOVAG-koerslijst na 4 jaar en 80.000 km			

Auto Review staat bekend om de uitgebreide vergelijkende tests. Zo testen wij: elke testauto staat enkele weken ter beschikking van de redactie. Speciale coureurs voeren de proeven met geijkte meetapparatuur op het circuit uit. De testredacteur test de auto's gedurende de leenperiode op de openbare weg. Het puntensysteem maakt meteen duidelijk op welke punten een auto uitblinkt en waar ruimte voor verbetering is.