

Angriff von unten

Der neue Skoda Scala steht auf einer Kleinwagen-Plattform, will es aber mit der ausgewachsenen Kompakt-Konkurrenz von Kia und Renault aufnehmen. Kann er mit seinem Turbobenziner Ceed und Mégane schlagen?





IM VERGLEICH

KIA CEED

1.4 T-GDI:

140 PS, 242 Nm,
ab 22 090 Euro,
Basispreis Baureihe
15 990 Euro

RENAULT MÉGANE

TCe 140:

140 PS, 240 Nm,
ab 21 890 Euro,
Basispreis Baureihe
19 190 Euro

SKODA SCALA

1.5 TSI ACT:

150 PS, 250 Nm,
ab 25 200 Euro,
Basispreis Baureihe
21 450 Euro



KIA CEED

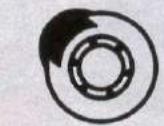
An der Verarbeitung und Bedienung gibt es wenig auszusetzen. Das beheizte Lenkrad ist serienmäßig



Der doppelte Boden erleichtert das Beladen bei umgeklappter Rück-sitzlehne. Die breiten Sportreifen bieten ein hohes Gripniveau



Fotomodell Jörg sitzt dank Leder-Paket (890 Euro) bequem auf beheizten Fondplätzen. Elektrisch verstetlen lässt sich aber nur der Fahrersitz



34,8
Meter

Bremsweg mit kalter Anlage aus Tempo 100 ist ein Topwert für den Kia – mitverantwortlich dafür sind breitere und gripstarke Michelin-Reifen

Beim fortwährenden Hype um SUV übersieht man leicht, dass auch in anderen Klassen viel Bewegung herrscht. Bestes Beispiel: Kompaktwagen. Hier tummeln sich neben den üblichen Verdächtigen Golf, Astra und Focus etwa der Renault Mégane, der Kia Ceed und – ganz neu dabei – der Skoda Scala.

Anders als der Vorgänger Rapid Spaceback wirkt er mit seinem hervorstehenden Kühlergrill und Skoda-Schriftzug statt Markenlogo auf der weit heruntergezogenen Heckscheibe erfrischend modern. Neben der scharfkantigen Optik fällt außerdem die gewachsene Länge auf, denn auch bei ihrem jüngsten Modell orientieren sich die Tschechen an der Klassenobergrenze, obwohl es auf der Plattform des kleineren VW Polo basiert.

Scala-Vorstellung?

Klar, das spürt man auch im Innenraum. Das Platzangebot auf den vorderen und hinteren Plätzen ist mehr als anständig, wie der größte Normsitzraum hier belegt. Die etwas geringere Breite macht sich dagegen kaum bemerkbar. Im Gegenteil: Zahlreiche und große Ablagen in den Türen und

unter den Sitzen nutzen jeden Zentimeter aus. Richtig üppig wird es im Kofferabteil: 467 bis 1410 Liter passen dort hinein. Dazu kommen clevere Detaillösungen wie kleine Haken, die auf den oft ungenutzten Top-Tether-Halterungen angebracht sind. Doch obwohl der Scala für 350 Euro als Einziger seine Klappe elektrisch aufreißt, fehlt im Testwagen der variable Ladeboden (150 Euro). Deshalb stören zwei hohe Stufen beim Einladen von schweren und langen Gegenständen.

Und das Cockpit? Wirk mit seinem großen Monitor sehr modern, die verwendeten Kunststoffe jedoch eher billig. Der 9,2 Zoll große Touchscreen des mindestens 1190 Euro teuren Amundsen-Infotainments steht erstmals in einem Skoda frei auf dem Armaturenbrett. Das Wide-screen-Display löst hoch auf und bietet zahlreiche Online-Dienste. Allerdings erschweren die vielen darin hinterlegten Funktionen (auch die der Klimaanlage) die Bedienung.

Die per Näherungssensor auftauchenden und wieder verschwindenden Schaltflächen sind oft genauso irritierend wie die nur rudimentär funktionierende Wischgestik. Im Test ging das gesamte System zudem in den technischen Knock-out. ▶



9,7 Sekunden

vergehen, bis der Digitaltacho des Mégane dreistellig wird. Damit beschleunigt dieser deutlich langsamer als der ebenfalls von Hand geschaltete Ceed. Mehr als eine Sekunde schneller ist der Scala mit DSG



Die höchste Zuladung im Test muss über die höchste Ladekante gewuchtet werden. Schicke 17-Zoll-Räder sind wie bei den Konkurrenten serienmäßig



Serienmäßige Ambientebeleuchtung sorgt auch hinten für gute Stimmung, obwohl Jörgs Füße nicht unter die weich gepolsterten Vordersitze passen

RENAULT MEGANE

Wäre die Infotainment-Bedienung nicht so umständlich geraten, könnte man sich im wertigen Cockpit auch längere Zeit wohl fühlen



Wer noch mehr Bildschirme will, der kann sich anstelle klassischer Rundinstrumente eine 10,2 Zoll große Digitalvariante einbauen lassen, die Fahrinfos in zahlreichen Ansichten präsentiert.

Höchste Zeit zum Fahren. Den 1,5-Liter-TSI mit 150 PS liefert Skoda derzeit nur mit Doppelkupplungsgetriebe, was den Scala als Style mit 27200 Euro deutlich teurer macht als die handgeschalteten Konkurrenten. Das Getriebe gefällt mit gutem Anfahrkomfort und schaltet schnell, weshalb der Scala seinen Leistungsvorteil problemlos bei der Beschleunigungsmessung umsetzen kann.

Auf der Autobahn unterstützt der adaptive Tempomat bis 210 km/h, regelt auch im Stau sicher den Abstand und hilft beim Spurhalten und -wechseln. Allerdings kosten diese Funktionen ordentlich extra – womit der Skoda selbst ausstattungsbereinigt am teuersten ist. Das gleicht der geringe Testverbrauch von sieben Litern auf 100 Kilometer nicht aus, zumal die Konkurrenten ohne Zylingerabschaltung nur geringfügig mehr verbrauchen.

Bei flotter Landstraßenfahrt kann der Verbrauch des Scala um einiges

höher werden, denn der Testwagen mit optionalen Verstellämpfern samt Tieferlegung (390 Euro) fegt locker ohne ausufernde Karosseriebewegungen durch Kurven. Allerdings kämpft er auf schlechtem Asphalt selbst im Normal-Modus mit kurzen Bodenwellen, die auch akustisch in Form von Fahrwerkspoltern zu den Ohren vordringen.

Auf dem Fahrersitz findet wegen des geringen Lenkradverstellbereichs nicht jeder gleich seine Wohlfühlposition. Wer sie gefunden hat, kann sich über die exakte und mitteilsame, jedoch etwas leichtgängige Lenkung freuen.

Strenge Mégane Kost?

Auf der Landstraße kommt der Mégane da nicht mit. Sein stets distanziertes Einlenkverhalten samt der gefühlssamen Lenkung wird selbst im Sport-Modus nur wenig besser. Zusätzlich werden hier Gaspedalansprache und Motorsound beeinflusst, nicht aber das Fahrwerk, das betont komfortorientiert bleibt. Schlechte Straßenbeläge steckt der Renault am gelassensten weg, wobei die Karosserie zwar leicht in Bewegung gerät, aber nicht aufschaukelt. Innen bleibt er

Mit 4,362 Metern ist der Scala einen Hauch länger als der Mégane. Den Ceed überragt er um fünf Zentimeter

auch bei Autobahntempo stets einen Tick leiser als der Skoda.

Der 140 PS starke Turbomotor tritt subjektiv recht munter an, wirkt im direkten Vergleich allerdings weniger engagiert. Zudem muss der unpräzise Schalthebel des manuellen Sechsganggetriebes stets aufmerksam und zielgenau geführt werden. So liegt der Mégane nicht nur in der Null-auf-hundert-Wertung zurück, er braucht auch bei Vollbremsungen stets den längsten Anhalteweg und durchellt den 18-Meter-Slalom in dieser Runde – wenn auch knapp – mit der geringsten Geschwindigkeit.

Immerhin verschaffen ihm dabei die raumgreifenden LED-Lichtbänder an Front und Heck einen unverwechselbaren Auftritt. Der Innenraum mit den wenigen Tasten wirkt auf den ersten Blick aufgeräumt, und die verwendeten Materialien der Bose Edition (ab 26390 Euro) sind durchaus ansehnlich, aber nicht überall passgenau verarbeitet.

Das serienmäßige Infotainment samt TomTom-Navi lässt sich gegen 300 Euro Zuzahlung um ein größeres Hochkant-Touchdisplay erweitern, wodurch die Steuerung der ebenfalls serienmäßigen Zweizonen-Klima-

automatik in das ohnehin verschachtelte Menü integriert wird. Spätestens bei der wiederholten Eingabe in das leicht begriffsstutzige Sprachmenü entfährt einem deshalb bisweilen ein französischer Kraftausdruck. Zum Glück lassen sich Ambientebeleuchtung und Digitaltacho auf Grün stellen, was ja beruhigend wirken soll. Beides ist hier serienmäßig an Bord, ein Head-up-Display gäbe es optional.

Entspannung versprechen auf langen Strecken die weich gepolsterten Sitze, die Renault für 1300 Euro sogar mit einer Massagefunktion ausrüstet. Ganz so fürtlich reist man auf den Fondplätzen nicht. Trotz des längsten Radstands fällt die Beinfreiheit knapp aus, die Füße finden kaum Platz unter den Vordersitzen. Außerdem fehlt es an Oberschenkelauflage.

Wer lieber Gepäck statt Personen transportiert, muss wie im Skoda mit einer Stufe klarkommen, die nach dem Umklappen der Rücksitzlehne bleibt. Wertvollen Raum verschenkt der Franzose durch die breite und hohe Ladekante, über die bis zu 505 kg zugeladen werden dürfen.

Ceed er vorbei?

Der Ceed – jetzt ohne Apostroph im Namen – verkneift sich schon optisch



467

Liter

Stauraum bietet der Scala ohne Umklappen, 65 Liter mehr als der Mégane. Doch auch die 395 Liter des Ceed sind für Wochenend-einkäufe vollkommen ausreichend



Dass der Scala etwas schmäler geschnitten ist und über den kürzesten Radstand verfügt, stört Jörg dank großzügiger Kopf- und Beinfreiheit kaum



Die breite Klappe öffnet für 350 Euro elektrisch. Leder-Stoff-Sitze mit Lordosenstütze kosten 1020 Euro, eine elektrische Verstellung 360 Euro



SKODA
SCALA



Infotainment- und Cockpit-Display wirken modern, lenken aber bisweilen vom Verkehr ab

DATEN UND -MESSWERTE

| Fahrzeugtyp | Kia Ceed 1.4 T-GDI Spirit | Renault Mégane TCe 140 Bose Edition | Skoda Scala 1.5 TSI ACT Style |
|---|--|--|---|
| Antrieb | | | |
| Motorbauart/Zylinderzahl | Reihe/4 | Reihe/4 | Reihe/4 |
| Hubraum cm ³ | 1353 | 1333 | 1498 |
| Leistung kW (PS) bei 1/min | 103 (140) 6000 | 103 (140) 5000 | 110 (150) 5000 |
| max. Drehmoment Nm bei 1/min | 242 bei 1500 | 240 bei 1600 | 250 bei 1500 |
| Kraftübertragung | Vorderradantrieb | Vorderradantrieb | Vorderradantrieb |
| Testwagenbereifung | Sechsganggetriebe 225/45 R 17 V Michelin Pilot Sport 4 | Sechsganggetriebe 205/50 R 17 V Michelin Primacy 3 | Siebengang-DKG 205/50 R 17 V Bridgestone Turanza T005 |
| Maße/Gewichte | | | |
| Leergewicht/Zuladung kg | 1341/479 | 1309/505 | 1282/436 |
| Länge × Breite mm | 4310 × 1800 | 4359 × 1814 | 4362 × 1793 |
| (mit Spiegeln) × Höhe mm | (2055) × 1447 | (2058) × 1438 | (1988) × 1499 |
| Radstand mm | 2650 | 2669 | 2649 |
| Wendekreis links/rechts m | 11,0/11,1 | 11,4/11,3 | 11,0/11,1 |
| Gepäckraum lVDA | 395/1291 | 402/1247 | 467/1410 |
| Anhängelast/gebremst kg | 600/1410 | 650/1650 | 620/1250 |
| Innenbreite vorn/hinten mm | 1485/1470 | 1480/1425 | 1435/1415 |
| Innenhöhe vorn/hinten mm | 1015/935 | 1020/930 | 1045/965 |
| Normsitzraum mm | 690 | 670 | 750 |
| Verbrauch/Reichweite/CO₂ | | | |
| Testverbrauch l/100 km | 7,4 | 7,3 | 7,0 |
| ams-Eco | 5,7 | 5,6 | 5,0 |
| ams-Pendler | 7,4 | 7,2 | 6,9 |
| ams-Sportfahrer | 9,4 | 9,6 | 9,3 |
| CO ₂ -Ausstoß im Test g/km | 172 | 170 | 163 |
| NEFZ-Verbrauch l/100 km | Super | Super | Super |
| Stadt/über Land/gesamt | 7,1/4,9/5,7 | 7,1/4,6/5,5 | 6,4/4,2/5,0 |
| WLTP-Verbrauch gesamt l/100 km | 5,9 | 6,2 | 6,2 |
| Schadstoffeinstufung | Euro 6d-Temp | Euro 6d-Temp | Euro 6d-Temp |
| CO ₂ -Ausstoß (NEFZ) | g/km | 130/137 | 125/141 |
| Effizienzklasse | B | C | B |
| Tankinhalt l | 50 | 47 | 50 |
| Reichweite km | 675 | 643 | 714 |
| Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit | | | |
| Beschleunigung s | | | |
| 0 – 80 km/h | 6,0 | 6,6 | 6,1 |
| 0 – 100 km/h | 9,0 | 9,7 | 8,4 |
| 0 – 120 km/h | 12,5 | 13,1 | 11,7 |
| 0 – 130 km/h | 14,5 | 15,2 | 13,5 |
| 0 – 140 km/h | 17,1 | 18,0 | 15,6 |
| 0 – 160 km/h | 23,7 | 25,0 | 21,0 |
| 0 – 180 km/h | 34,0 | 35,3 | 28,7 |
| 0 – 400 m | 16,4 | 16,8 | 16,1 |
| Zwischenspur s | | | |
| 60 – 100 km/h | 5,0 | 5,1 | 4,4 |
| 80 – 120 km/h | 6,5 | 6,5 | 5,6 |
| Höchstgeschwindigkeit km/h | 210 | 203 | 219 |
| Bremswege | | | |
| aus 100 km/h kalt m | 34,8 | 36,5 | 35,5 |
| aus 130 km/h kalt/warm | 59,9/60,1 | 62,2/63,4 | 59,9/60,0 |
| aus 160 km/h kalt | 89 | 94 | 91 |
| Innengeräusche | | | |
| bei 80 km/h letzter Gang dB(A) | 67 | 65 | 66 |
| bei 100 km/h | 68 | 67 | 68 |
| bei 130 km/h | 71 | 70 | 71 |
| bei 160 km/h | 73 | 73 | 73 |
| Fahrversuche | | | |
| Slalom 18 m TC/ESP ein/aus | 65,5/66,1 | 63,9/- ¹⁾ | 64,2/64,8 |
| doppelter Spurwechsel km/h | 132,4/132,9 | 132,9/- ¹⁾ | 133,8/136,6 |
| Fahrdynamikbewertung | ◀ Ø ▶ | ◀ Ø ▶ | ◀ Ø ▶ |
| Lenkpräzision indirekt/direkt | ●● | ●● | ●● |
| Balance unter-/übersteuernd | ●● | ●● | ●● |
| ESP konservativ/sportlich | ●● | ●● | ●● |
| Beherrschb. leicht/anspruchsvoll | ●● | ●● | ●● |
| Fahrzeugkonzept konservativ/sportl. | ●● | ●● | ●● |
| Kosten | | | |
| Festkosten Euro | | | |
| Steuer | 112,- | 120,- | 120,- |
| Haftpflicht | 403,- | 434,- | 397,- |
| Teilkasko ²⁾ | 91,- | 128,- | 86,- |
| Vollkasko ³⁾ | 359,- | 496,- | 349,- |
| Unterhaltskosten im Monat ⁴⁾ | | | |
| bei 15 000 km/Jahr Euro | 237,- | 239,- | 226,- |
| bei 30 000 km/Jahr Euro | 424,- | 423,- | 407,- |
| Grundpreis Euro | 24 690,- | 26 390,- | 27 200,- |

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



Trotz ähnlicher Grundform mit vier Türen und großer Heckklappe zeigen alle drei einen eigenen Stil

iegliche Extravaganz, auch das Cockpit präsentiert sich gleichermaßen übersichtlich wie gut verarbeitet. Neben den klassischen Rundinstrumenten überzeugt auch das 890 Euro teure Navigationssystem, denn angesichts der intuitiven Bedienung per Tasten, Touchscreen und Drehregler muss auf die rudimentäre Sprachsteuerung nur selten zugegriffen werden.

Wie üblich bei Kia ist die Serienausstattung ziemlich komplett: Der Spirit ist mit 24690 Euro hier nicht nur der Günstigste, er bringt dazu frei Haus LED-Scheinwerfer, Rückfahrkamera und Lenkradheizung mit

VERBRAUCHSMESSUNG

Testverbrauch

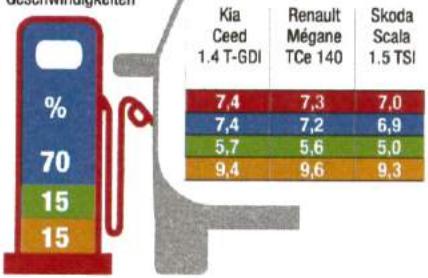
Zusammensetzung:

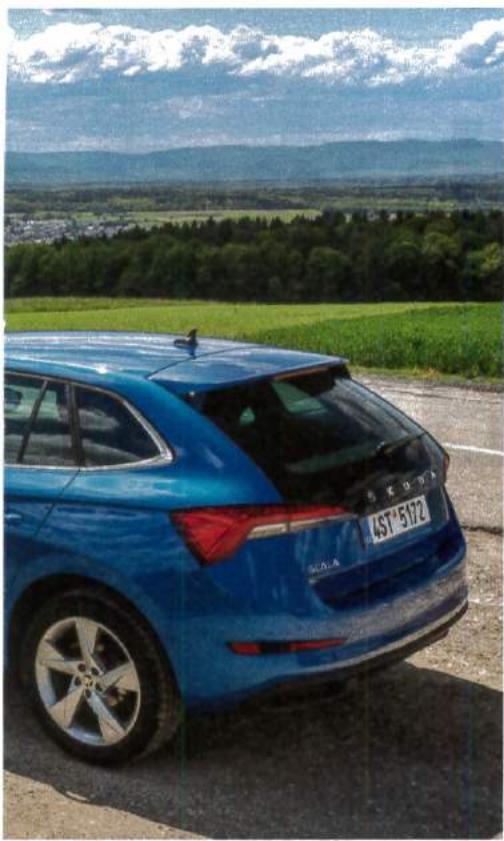
70 % Pendler: typische Fahrt vom Wohnort zur Arbeit (a 21 km)

15 % Eco: besonders sparsam gefahrene Runde (275 km)

15 % Sportfahrer:

sportliche Fahrweise mit häufig hohen Geschwindigkeiten





FAZIT



1 KIA

Neben geringen Kosten, umfangreicher Serienausstattung und langer Garantiezeit sprechen auch das agile Handling und die vielen Assistenzsysteme für den Ceed.



2 SKODA

Der Scala ist nicht nur praktisch und geräumig, sondern auch recht agil und sparsam. Schwächen zeigt er jedoch bei Bedienung und Verarbeitung. Zudem ist er recht teuer.



3 RENAULT

Der Mégane federt zwar komfortabel, doch neben schwachen Bremswerten kosten auch das umständliche Infotainment und die veraltete Assistenzausstattung Punkte.

– nur einige der Optionen, die den ohnehin teureren Mitstreitern weiter die Kostenbilanz verhageln. Vorn verwöhnt ein elektrisch verstellbarer, mit Teilleder bezogener Sitz den Fahrer (Paketpreis 890 Euro). Mitfahrende reisen ebenfalls beheizt und bequem, im Fond jedoch mit weniger Kopf- und Beinfreiheit als im Scala. Der Laderaum ist ähnlich groß wie der des Renault. Allerdings wirkt er im Kia durch den doppelten Boden samt ebener Ladefläche besser strukturiert.

Wie der Mégane tritt der Ceed hier mit Sechsgang-Schaltgetriebe sowie einem 140 PS starken Vierzylinder-Turbo an, der sowohl subjektiv als auch messbar spontaner loslegt. Der 1.4 T-GDI zeigt sich drehfreudig und zugleich kultivierter, der bessere Durchzug erfordert zudem weniger Schaltarbeit im kürzer gestuften Getriebe. Über Landstraßen fegt der Ceed mit seiner exakten Lenkung sowie sportlich angemischten und breiteren Reifen spürbar dynamischer, bremst hier auch am besten. Das straff ausgelegte Fahrwerk kostet jedoch ein paar Komfortpunkte.

Trotzdem sichert sich der Ceed knapp die Eigenschaftswertung und fährt am Ende dank des niedrigen Preisniveaus den Sieg ein.

Text: Clemens Hirschfeld
Fotos: Dino Eisele

ERGEBNISSE

| Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl) | Kia Ceed 1.4 T-GDI | Skoda Scala 1.5 TSI ACT | Renault Mégane TCe 140 |
|---|-----------------------|----------------------------|---------------------------|
| Karosserie | | | |
| Raumangebot | (20) | 9 | 9 |
| Außenabmessungen | (5) | 2 | 2 |
| Kofferraum | (15) | 5 | 8 |
| Zuladung | (10) | 6 | 5 |
| Variabilität/Funktionalität | (10) | 8 | 7 |
| Instrumente/Anzeige | (5) | 5 | 5 |
| Bedienung | (15) | 13 | 11 |
| Rundumsicht | (10) | 7 | 8 |
| Qualitätsanmutung | (10) | 8 | 7 |
| Summe | (100) | 63 | 62 |
| Sicherheit | | | |
| Sicherheitsausstatt./-assistenz | (40) | 21 | 18 |
| Licht | (10) | 6 | 6 |
| Bremsweg kalt (100 km/h) | (10) | 5 | 4 |
| Bremsweg kalt (130 km/h) | (5) | 3 | 3 |
| Bremsweg warm (130 km/h) | (10) | 6 | 6 |
| Bremsweg (160 km/h) | (5) | 5 | 4 |
| Pedalgefühl | (5) | 4 | 4 |
| Fahrssicherheit | (15) | 14 | 14 |
| Summe | (100) | 64 | 59 |
| Komfort | | | |
| Federungskomfort | (25) | 16 | 18 |
| Sitze vorn | (15) | 13 | 11 |
| Sitze hinten | (10) | 8 | 8 |
| Multimedia | (20) | 11 | 12 |
| Komfort-Assistenzsysteme | (10) | 6 | 6 |
| Klimatisierung | (10) | 7 | 7 |
| Innengeräusch-Messwerte | (5) | 3 | 3 |
| Geräuscheinindruck | (5) | 4 | 4 |
| Summe | (100) | 68 | 68 |
| Antrieb | | | |
| Laufkultur | (10) | 7 | 7 |
| Durchzugskraft | (10) | 6 | 7 |
| Leistungsentfaltung | (5) | 4 | 4 |
| Schaltung/Getriebeabstufung | (10) | 7 | 8 |
| Beschl./Höchstgeschwindigkeit | (15) | 6 | 7 |
| Zwischenbeschleunigung | (5) | 3 | 3 |
| Testverbrauch | (20) | 11 | 12 |
| Lademöglichkeiten | (10) | – | – |
| Reichweite Elektro | (10) | – | – |
| Reichweite | (5) | 4 | 4 |
| Summe | (100) | 48 | 52 |
| Fahrverhalten | | | |
| Fahrdynamik | (20) | 10 | 9 |
| Handling/Fahrspaß | (25) | 20 | 18 |
| Lenkung | (20) | 17 | 17 |
| Wendekreis | (10) | 2 | 2 |
| Traktion/Wintertauglichkeit | (15) | 11 | 10 |
| Geradeausl./Windempf. | (10) | 9 | 8 |
| Summe | (100) | 69 | 64 |
| Umwelt | | | |
| CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch | (35) | 20 | 23 |
| Emissionen nach NEFZ | (10) | 6 | 7 |
| Abgasnorm | (5) | 3 | 3 |
| Summe | (50) | 29 | 33 |
| Eigenschaftswertung | (550) | 341 | 338 |
| Kosten | | | |
| Grundpreis* | (25) | 25 | 21 |
| Ausstattung* | (10) | 10 | 4 |
| Aufpreisgestaltung | (5) | 3 | 3 |
| Wiederverkaufschancen | (10) | 8 | 8 |
| Festkosten für 5 Jahre* | (10) | 10 | 10 |
| Wart./Reparatur 100 000 km* | (15) | 15 | 15 |
| Kraftstoffkosten 100 000 km* | (15) | 14 | 15 |
| Garantie | (10) | 10 | 5 |
| Summe | (100) | 95 | 81 |
| Gesamtwertung | (650) | 436 | 419 |

* Bester erhält volle Punktzahl

1

2

3