

# 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 Rücksitzlehne. Die breiten Sportreifen bieten ein hohes Gripniveau



Fotomodel Jörg sitzt dank Leder-Paket (890 Euro) bequem auf beheizten Fondplätzen. Elektrisch verstellen 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

**B**eim 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? Wirkt 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 wohlfühlen





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 27.200 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 ausstattungsberichtigt am teuersten ist. Das gleicht der geringe Testverbrauch von sieben Litern auf 100 Kilometer nicht aus, zumal die Konkurrenten ohne Zylinderabschaltung nur geringfügig mehr verbrauchen.

Bei flotter Landstraßenfahrt kann der Verbrauch des Scala um einiges

höher werden, denn der Testwagen mit optionalen Verstelldämpfern 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 mittelsame, jedoch etwas leichtgängige Lenkung freuen.

### Streng mégane Kost?

Auf der Landstraße kommt der Mégane da nicht mit. Sein stets distanzierteres Einlenkverhalten samt der gefühlsarmen 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 aufschauelt. 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 Turbobenziner 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 durchheilt 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 26.390 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 ausrustet. Ganz so fürstlich 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 Oberschenkelauflege.

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 Wochenendeinkäufe vollkommen ausreichend



Dass der Scala etwas schmaler 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
<b>Antrieb</b>				
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm³	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 Sechsganggetriebe	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Vorderradantrieb Siebengang-DKG
Testwagenbereifung		225/45 R 17 V Michelin Pilot Sport 4	205/50 R 17 V Michelin Primacy 3	205/50 R 17 V Bridgestone Turanza T005
<b>Maße/Gewichte</b>				
Leergewicht/Zuladung	kg	1341/479	1309/505	1282/436
Länge × Breite (mit Spiegeln) × Höhe	mm	4310 × 1800 (2055) × 1447	4359 × 1814 (2058) × 1438	4362 × 1793 (1988) × 1499
Radstand	mm	2650	2669	2649
Wendekreis links/rechts	m	11,0/11,1	11,4/11,3	11,0/11,1
Gepäckraum	l/VDA	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
<b>Verbrauch/Reichweite/CO<sub>2</sub></b>				
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 <sub>2</sub> -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 <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ)	g/km	130/137	125/141	113/140
Effizienzklasse		B	C	B
Tankinhalt	l	50	47	50
Reichweite	km	675	643	714
<b>Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit</b>				
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
<b>Bremswege</b>				
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
<b>Innengeräusche</b>				
bei 80 km/h letzter Gang		67	65	66
bei 100 km/h	dB(A)	68	67	68
bei 130 km/h		71	70	71
bei 160 km/h		73	73	73
<b>Fahrversuche</b>				
Slalom 18 m	TC/ESP ein/aus	65,5/66,1	63,9/– <sup>1)</sup>	64,2/64,8
doppelter Spurwechsel	km/h	132,4/132,9	132,9/– <sup>1)</sup>	133,8/136,6
Fahrdynamikbewertung		◀ 0 ▶	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Lenkpräzision	indirekt/direkt	●	●	●
Balance	unter-/übersteuernd	●	●	●
ESP	konservativ/sportlich	●	●	●
Beherrschb.	leicht/anspruchsvoll	●	●	●
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportl.	●	●	●
<b>Kosten</b>				
Festkosten	Euro			
Steuer		112,–	120,–	120,–
Haftpflicht		403,–	434,–	397,–
Teilkasko <sup>2)</sup>		91,–	128,–	86,–
Vollkasko <sup>3)</sup>		359,–	496,–	349,–
Unterhaltskosten im Monat <sup>4)</sup>				
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,–

<sup>1)</sup> nicht deaktivierbar; <sup>2)</sup> ohne SB; <sup>3)</sup> mit 150 Euro SB; <sup>4)</sup> ohne Wertverlust



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

jegliche 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 24 690 Euro hier nicht nur der Günstigste, er bringt dazu frei Haus LED-Scheinwerfer, Rückfahrkamera und Lenkradheizung mit

## VERBRAUCHSMESSUNG

### Testverbrauch

Zusammensetzung:

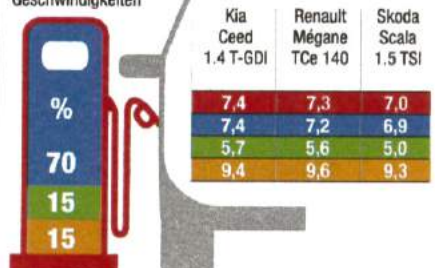
70 % **Pendler**: typische Fahrt vom Wohnort zur Arbeit (ø 21 km)

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 Garanzzeit 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 verhängeln. Vorn veröhnt 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
<b>Karosserie</b>			
Raumangebot (20)	9	9	8
Außenabmessungen (5)	2	2	2
Kofferraum (15)	5	8	6
Zuladung (10)	6	5	6
Variabilität/Funktionalität (10)	8	7	7
Instrumente/Anzeige (5)	5	5	4
Bedienung (15)	13	11	10
Rundumsicht (10)	7	8	7
Qualitätsanmutung (10)	8	7	7
<b>Summe (100)</b>	<b>63</b>	<b>62</b>	<b>57</b>
<b>Sicherheit</b>			
Sicherheitsausstatt./-assistentz (40)	21	18	12
Licht (10)	6	6	5
Bremsweg kalt (100 km/h) (10)	5	4	3
Bremsweg kalt (130 km/h) (5)	3	3	1
Bremsweg warm (130 km/h) (10)	6	6	2
Bremsweg (160 km/h) (5)	5	4	4
Pedalgefühl (5)	4	4	4
Fahrsicherheit (15)	14	14	14
<b>Summe (100)</b>	<b>64</b>	<b>59</b>	<b>45</b>
<b>Komfort</b>			
Federungskomfort (25)	16	18	20
Sitze vorn (15)	13	11	12
Sitze hinten (10)	8	8	8
Multimedia (20)	11	12	10
Komfort-Assistenzsysteme (10)	6	6	5
Klimatisierung (10)	7	7	7
Innengeräusch-Messwerte (5)	3	3	3
Geräuscheindruck (5)	4	3	4
<b>Summe (100)</b>	<b>68</b>	<b>68</b>	<b>69</b>
<b>Antrieb</b>			
Laufkultur (10)	7	7	7
Durchzugskraft (10)	6	7	6
Leistungsentfaltung (5)	4	4	3
Schaltung/Getriebeabstufung (10)	7	8	6
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (15)	6	7	5
Zwischenbeschleunigung (5)	3	3	3
Testverbrauch (20)	11	12	11
Lademöglichkeiten (10)	–	–	–
Reichweite Elektro (10)	–	–	–
Reichweite (5)	4	4	3
<b>Summe (100)</b>	<b>48</b>	<b>52</b>	<b>44</b>
<b>Fahrverhalten</b>			
Fahrdynamik (20)	10	9	9
Handling/Fahrspaß (25)	20	18	16
Lenkung (20)	17	17	15
Wendekreis (10)	2	2	2
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	11	10	10
Geradeausl./Windempfl. (10)	9	8	8
<b>Summe (100)</b>	<b>69</b>	<b>64</b>	<b>60</b>
<b>Umwelt</b>			
CO <sub>2</sub> -Emission Eco-Verbrauch (35)	20	23	21
Emissionen nach NEFZ (10)	6	7	6
Abgasnorm (5)	3	3	3
<b>Summe (50)</b>	<b>29</b>	<b>33</b>	<b>30</b>
<b>Eigenschaftswertung (550)</b>	<b>341</b>	<b>338</b>	<b>305</b>
<b>Kosten</b>			
Grundpreis* (25)	25	21	23
Ausstattung* (10)	10	4	7
Aufpreisgestaltung (5)	3	3	4
Wiederverkaufschancen (10)	8	8	6
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	10	8
Wart./Reparatur 100 000 km* (15)	15	15	15
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	14	15	14
Garantie (10)	10	5	5
<b>Summe (100)</b>	<b>95</b>	<b>81</b>	<b>82</b>
<b>Gesamtwertung (650)</b>	<b>436</b>	<b>419</b>	<b>387</b>

\* Bester erhält volle Punktzahl

**1**

**2**

**3**