

# Test

WIE GUT SIND  
DIE NEUEN  
WIRKLICH?

Kia Ceed im ersten Vergleich

# AB DURCH

Mit dem neuen Ceed ist Kia angekommen in der Mitte der Kompaktklasse. Wird langsam eng – vor allem für die anderen

Der Fotograf hatte so eine Ahnung: Schafft es der nagelneue Kia Ceed tatsächlich an die Spitze? Der sie-gewohnte Golf hat was dagegen, und auch die übrige Konkurrenz ist stark

↙  
**Opel Astra  
1.4 Turbo**  
125 PS  
7,4 l/100 km  
ab 21 845 Euro

↙  
**VW Golf  
1.5 TSI**  
130 PS  
6,1 l/100 km  
ab 24 050 Euro



# DIE MITTE

**D**IE KOREANER werden mit jeder Generation immer besser. So steht es seit Jahren am Ende unserer Tests mit Beteiligung von Hyundai und Kia. Klingt wie eine Phrase, entspricht aber den Tatsachen. Und es hat dann auch Folgen.

Aber der Reihe nach. Im ersten Fahrbericht hat uns der neue Kia Ceed gut gefallen, jetzt und hier muss er gegen starke Konkurrenz ran. Den VW Golf vor allem, das Urmeter der Klasse, aber auch gegen Honda Civic, Opel Astra und Renault Mégane, allesamt mit kleinen Benzinern um die 130 PS.

Unser Archivar hat gründlich recherchiert und festgestellt, dass der Golf tatsächlich schon mal gepunktete Vergleiche verloren hat. Selten, aber immerhin: 2002 gegen den Renault Mégane und 2007 gegen den Toyota Auris Diesel. Das war es dann aber, die damals jeweils neuen Mégane und Auris fuhren in seltener Bestform. Sonst hat der Golf immer gewonnen, gegen alles und jeden.

Aber, wieder so eine Binsenweisheit: Jede Serie hat ein Ende. Und die Koreaner werden – wie erwähnt – immer besser. Aber lesen Sie selbst. ➔



↙  
**Kia Ceed**  
**1.4 T-GDI**  
140 PS  
7,0 l/100 km  
ab 22 090 Euro



↙  
**Honda Civic**  
**1.0 VTEC**  
129 PS  
7,0 l/100 km  
ab 22 790 Euro



↙  
**Renault Mégane**  
**TCE 130**  
132 PS  
6,8 l/100 km  
ab 20 690 Euro





Elegante Linie:  
der Mégane

Unsere  
Platzierung

5

## RENAULT MÉGANE Tce 130

477  
Punkte

Feiner Stil beim Design, günstiger Preis, umfangreiche Ausstattung, Fünf Jahre Garantie.

Enger Fond, nervige Bedienung. Führt vergleichsweise behäbig, steifbeinige Federung.

**SEIT ZWEI JAHREN** läuft der Mégane bei uns. Und sieht noch immer frisch aus wie am ersten Tag, sehr elegant. Guten Geschmack zeigt auch die Inneneinrichtung mit dem aufrecht stehenden Sieben-Zoll-Bildschirm. Weniger schön ist die nervtötende Bedienung dieses Touchscreens mit vielen Funktionen und durchweg verwirrenden Menüs. Hinten anstellen muss sich der Mégane auch beim Raumangebot. Er ist der Kleinste hier, vorn fällt das nicht weiter auf, doch im Fond spürt man das deutlich – für Erwachsene wird es eng. Angetrieben wird der Renault von einem 1,2-Liter mit 132 PS. Der ist ein bisschen müde bei niedrigen Drehzahlen, läuft aber sanft und leise. Der Mégane fährt sich gerade im direkten Vergleich etwas behäbig, die Lenkung arbeitet teigig, die Federung spricht ziemlich steif und spröde an. Pluspunkte sammelt er aber wieder für die günstigen 25 490 Euro und die als Bose Edition komplette Ausstattung. Und dazu gibt es noch sehr anständige fünf Jahre Garantie.



**Der Mégane sieht frisch aus wie am ersten Tag**



**FEINER STIL BEI DER EINRICHTUNG**

Schickes Cockpit, aber verwirrende Bedienung. Platz im Fond knapp.



Wildes Design:  
Civic fällt auf

484  
Punkte

Sehr großer Kofferraum, knackige Schaltung, bissige Bremsen, angenehmer Komfort.

Kopffreiheit hinten eingeschränkt, etwas schlechtere Fahrleistungen.

**TRADITIONEN** soll man pflegen. Also ist auch die jüngste Auflage des Civic, die zehnte seit 1972, spektakulär gestaltet. Das teils wilde Design bringt Abwechslung in die sonst ziemlich brave Kompaktklasse. Und hat sogar



**Das Design bringt Abwechslung in diese Klasse**

handfeste Vorteile: Der Kofferraum ist mit 478 Litern außergewöhnlich groß. Das Platzangebot geht auch sonst in Ordnung, man sitzt im Honda tiefer als in den anderen, näher an der Straße. Der Civic wird hier als Einziger von einem Dreizylinder angetrieben – der wirkt bei niedrigen Touren etwas schlapp, will gedreht werden, klingt dann knurrig-heiser. Spaß machen auch die knackige Schaltung und die bissigen, standfesten Bremsen. Die Lenkung spricht leicht verzögert, dann aber zackig an. Passt alles zum sauber abgestimmten Fahrwerk mit angenehmer Federung. Das gibt's für günstige 25 490 Euro – da wird der Civic zum Geheimtipp.

4  
Unsere  
Platzierung



**AUCH BEIM COCKPIT ZEIGT HONDA MUT**

Schaltung weit oben. Platz im Fond okay, nur Kopffreiheit knapper.



Wirkelt zierlich:  
Opel Astra



3  
Unsere Platzierung

## Opel Astra 1.4 Turbo

501 Punkte

Ordentliches Platzangebot, straffe AGR-Sitze empfehlenswert. Leber-Motor mit 6d-TEMP.

Fahrwerk für unseren Geschmack zu trocken abgestimmt, Navi mit antiquierter Grafik.

**LAUFT GERADE** in Rüsselsheim – im ersten Halbjahr erwirtschaftete Opel einen Gewinn von 502 Millionen Euro, nach praktisch 20 Jahren mit Verlust. Kein Wunder, können wir da nur sagen, denn die Autos sind total in Ordnung. Das gilt auch und vor allem für den Astra. Der wirkt im Vergleich zierlich, fast wie ein Coupé, verfügt aber über erstaunlich viel Raum, nur der Golf hat überhaupt noch mehr davon. Wie stets empfehlen wir die straffen und gut ausgeformten AGR-Sitze (Aktion Gesunder Rücken e. V., AGR-Fahrsitz ab Dynamic Serie). Gut gefallen hat uns auch der 1,4-Liter mit 125 PS. Der zieht kräftig durch, hat genügend Kraft im Drehzahlkeller, lässt sich betont schaltfaul bewegen. Und er erfüllt – wie der Kia – 6d-TEMP. Das Fahrwerk hat Opel für unseren Geschmack etwas zu trocken ausgelegt, stösig und leicht unruhig, aber noch gut. Mit 1252 Kilo ist der Astra das leichteste Auto hier – wer möchte, kann also durchaus Spaß haben. Und muss den mit 6015 Euro nicht zu teuer bezahlen.



**Für Opel läuft es jetzt – weil sie gute Autos bauen**



**INTERIEUR MIT SCHÖNER LINIE**

Das Cockpit kann sich sehen lassen, und genug Platz im Fond gibt es auch.

Schönster seit  
Nr. IV: Golf VII



## VW Golf 1.5 TSI

520 Punkte

Das beste Platzangebot. Der sparsamste Motor. Sehr ausgewogene Fahreigenschaften.

Kein Euro 6d-TEMP. Im Vergleich schwächste Bremsen, magere Garantien. Motorhaube nur grundiert.

**KAUM ZU GLAUBEN**, aber seit 2012 wird der Golf VII schon gebaut. Und so fühlt er sich an: ausgereift und ausgewogen. Er hat klar den meisten Platz, ist hochwertig eingerichtet und bietet die beste Übersicht.



**Der Golf kam ohne DCC – die braucht er auch nicht**

Der 1,5-Liter-TSI läuft putzmunter, tritt kräftig an, klingt dabei durchaus kernig, angenehm. Und er verbraucht mit 6,1 Litern am wenigsten. Der Test-Golf kam ohne die adaptive Fahrwerksregelung DCC. Braucht er gar nicht, fährt sich auch so handlich und komfortabel.

Wegen genau solcher Qualitäten liegt er in der Eigenschaftswertung auch vorn. Und warum gewinnt er dann nicht? Wesentliche Gründe: Der Motor erfüllt aktuell nur Euro 6c, die Bremsen schwächeln etwas, VW bietet traditionell nur zwei kümmerliche Jahre Garantie, und teuer ist er mit 29 980 Euro auch. Macht dann Platz zwei. Ach ja, der Golf VIII kommt Mitte nächsten Jahres.

2  
Unsere Platzierung



**HOCHWERTIG UND SCHICK, ABER ...**

... Top-Navi ohne Drehregler. Und Display zu tief. Viel Raum im Fond.

FOTOS: R. JATZKE (2)





Tigernase heißt der Familiengrill. Dahinter folgen ruhige, unaufgeregte Formen

**1** **NUR DEN APOSTROPH** zwischen e und d – der Kia hieß ja mal Cee'd – haben sie weggelassen, ansonsten haben die Koreaner bei ihrem Kompakten über die Jahre stets zugelegt. Etwa beim Design, der Ceed ist zurückhaltend gestaltet, aber bestimmt nicht langweilig. Oder bei der Inneneinrichtung, die ist stilsicher gemacht und ordentlich verarbeitet. Mit großen, gut ablesbaren Instrumenten und, man kann das gar nicht oft genug schreiben, einfacher und problemloser Bedienung – das ist nicht bei allen Autos hier so. Zudem bietet der Ceed großzügig Platz – nur der Golf hat mehr davon. Auch im Fond sind Erwachsene anständig untergebracht. Die Sitze haben deutlich an Kontur gewonnen, bieten angenehmen Seitenhalt. Dazu besitzt der Ceed als Spirit eine umfangreiche Ausstattung. Der 1,4-Liter mit 140 PS ist ein sympathischer Typ mit energischem Antritt und schönem Durchzug. Leise, nur bei mittleren Drehzahlen mit einem leichten Hang zum Dröhnen. Für den Vergleich stand der Kia nur mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (1600 Euro) zur Verfügung. Das schaltet überraschend sanft, nicht übertrieben schnell, generell eine klare Empfehlung. Viel Feinarbeit steckt offenbar im Fahrwerk, der Ceed federt, lenkt und bremst jetzt genau so, wie wir es mögen. Europäisch. Kia hat ihn eher straff ausgelegt – offenbar um sich vom komfortableren Bruder Hyundai i30 abzugrenzen. Die direkte, nicht zu leichtgängige Lenkung spricht sauber an, bemerkenswert sind noch die sehr guten Bremsen. Der Ceed steht mit warmen Bremsen beim Stopp aus 100 km/h 1,7 Meter eher als der Golf!

Unsere Platzierung

## KIA CEED 1.4 T-GDI

525 Punkte



Ordentliches Platzangebot, Motor mit 6d-TEMP, viel Ausstattung, starke Bremsen, tolle Garantien.



Leichtes Motor-dröhnen bei mittleren Drehzahlen, relativ laute Abrollgeräusche.

Klare Linien auch am Heck, echtes Endrohr



Fassen wir zusammen: Der neue Kia fährt auf vielen Gebieten auf Augenhöhe mit dem Golf. Den Sieg erkämpft er sich, weil sein Motor schon jetzt 6d-TEMP erfüllt, er die besseren Bremsen hat, die umfangreicheren Garantien (sieben Jahre!) und weil er weniger kostet. Willkommen, nicht in der Mitte, sondern an der Spitze.



SCHÖNE ATMOSPHÄRE, EINFACHE BEDienung

Cockpit mit großen, klaren Instrumenten, Navi-Bildschirm frei stehend, alles gut ablesbar. Ordentliche Verarbeitung. Geräumiger Fond mit bequemer Sitzbank.



Willkommen Kia. Nicht in der Mitte. An der Spitze





Das verwegenste  
Design besitzt der Honda.  
Die anderen legen  
Wert darauf, mehrheits-  
fähig zu sein.  
Kia solide und stabil

## 0 VIEL PLATZ BIETEN DIE KOMPAKTEN INNEN

Sitzhöhe vorn 4 Lehnenhöhe vorn 7 Beinraum hinten 9 Innenhöhe hinten  
Beinraum vorn 5 Innenhöhe vorn 8 Sitztiefe hinten 10 Lehnenhöhe hinten  
Sitztiefe vorn 6 Beinhöhe hinten  
Alle Abmessungen in Millimetern

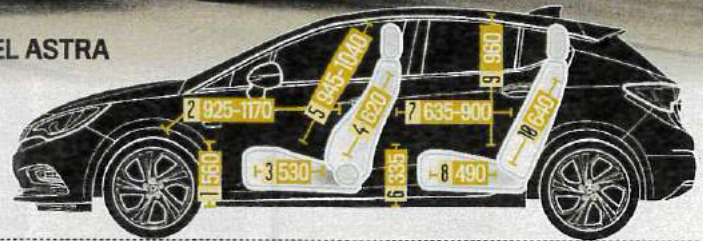
### HONDA CIVIC



### KIA CEED



### OPEL ASTRA



### RENAULT MÉGANE



### VW GOLF



ANZEIGE

tzst im Buchhandel

# TORE! TRÄNEN! TRIUMPHE! DIE WM AUF 240 SEITEN.

Das neue Buch von SPORT BILD. Alle Spiele,  
alle Statistiken, alle Helden.

Nur  
14,99 €



Überall im Buchhandel  
ISBN: 978-3-492-05912-1



Online portofrei bestellen unter  
[sportbild.de/wm](http://sportbild.de/wm)

Ohne geht nicht.







## Fahrzeugdaten

	HONDA	KIA	OPEL	RENAULT	VW
Motor Bauart/Zylinder	Dreizylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo
Einbaulage	vorn quer	vorn quer	vorn quer	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Kette	Kette	Kette	Zahnriemen
Hubraum	988 cm³	1353 cm³	1399 cm³	1197 cm³	1498 cm³
kW (PS) bei U/min	95 (129)/5500	103 (140)/6000	92 (125)/4000	97 (132)/5500	96 (130)/5000
Nm bei U/min	200/2250	242/1500	245/2000	205/2000	200/1400
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h	206 km/h	205 km/h	198 km/h	210 km/h
Getriebe	Sechsgang manuell	Siebengang-Doppelkupplung	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	235/45 R 17 W	225/45 R 17 W	225/45 R 17 V	205/50 R 17 Y	225/45 R 17 V
Reifentyp	Michelin Primacy 3	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Primacy 3	Michelin Pilot Sport 4	Dunlop Sport Maxx RT
Radgröße	8 x 17"	7 x 17"	7 x 17"	7 x 17"	7 x 17"
Abgas CO₂	117 g/km	129 g/km	133 g/km	120 g/km	110 g/km
Verbrauch*	6,4/4,4/5,1 l	6,7/5,0/5,7 l	7,6/4,8/5,8 l	6,7/4,6/5,4 l	6,2/4,0/4,8 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	46 l/Super	50 l/Super	48 l/Super	47 l/Super	50 l/Super
Partikelfilter	-	S	S	-	-
Kältemittel/Klimaanlage	R1234yf	R1234yf	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Vorbeifahrgeräusch	67 dB(A)	71 dB(A)	70 dB(A)	70 dB(A)	68 dB(A)
Anhängelast geb./ungebr.	1200/500 kg	1000/450 kg	1450/620 kg	1650/660 kg	1315/485 kg
Kofferraumvolumen	478-1267 l	395-1291 l	370-1210 l	384-1247 l	380-1270 l
Länge/Breite/Höhe	4518/1799/2076**/1434 mm	4310/1800-2055**/1447 mm	4370/1871-2042**/1485 mm	4359/1814-2058**/1438 mm	4258/1790-2027**/1492 mm

\*innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; \*\*Breite mit Außenspiegeln

## Kosten/Garantien

	Euro 6b	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP	Euro 6b	Euro 6c
Abgasnorm	64 €	96 €	104 €	74 €	60 €
Steuer pro Jahr	16/23/21	16/19/20	17/20/21	17/21/21	14/18/20
Typklassen HPF/VK/TK	20 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr
Werkstattintervalle	200/400 €	200/450 €	180/400 €	200/400 €	250/450 €
Wartungskosten von/bis	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie
Garantie/Gewährleistung	3 Jahre/100 000 km	7 Jahre/150 000 km	2 Jahre/ohne	5 Jahre/100 000 km	2 Jahre/ohne
Technik/km-Begrenzung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Garantie gegen Durchrostung	3 Jahre	7 Jahre	unbegrenzt	unbegrenzt	unbegrenzt
Mobilitätsgarantie					

## Messwerte

	4,0 s	3,6 s	3,2 s	3,3 s	3,4 s
Beschleunigung 0-50 km/h	11,2 s	9,4 s	9,5 s	10,1 s	10,3 s
0-100 km/h	18,5/29,5 s	15,4/25,1 s	15,8/26,8 s	16,4/27,6 s	16,0/25,7 s
0-130/160 km/h	6,2 s	5,0 s	5,2 s	5,5 s	5,6 s
Zwischenspur 60-100 km/h	7,5 s	6,4 s	6,9 s	7,2 s	6,9 s
80-120 km/h	1299/476 kg	1369/481 kg	1252/563 kg	1294/512 kg	1315/485 kg
Leergewicht/Zuladung	61/39 %	61/39 %	60/40 %	62/38 %	59/41 %
Gewichtsverteilung v./h.	11,7/11,5 m	11,2/11,2 m	11,2/11,1 m	11,2/11,4 m	11,0/11,0 m
Wendekreis links/rechts	34,7 m	34,7 m	35,1 m	36,0 m	36,0 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	34,8 m	34,7 m	35,9 m	36,4 m	36,4 m
aus 100 km/h warm	60 dB(A)	59 dB(A)	60 dB(A)	60 dB(A)	59 dB(A)
Innengeräusch bei 50 km/h	69 dB(A)	67 dB(A)	67 dB(A)	66 dB(A)	66 dB(A)
bei 100 km/h	71 dB(A)	70 dB(A)	71 dB(A)	70 dB(A)	70 dB(A)
bei 130 km/h	7,0 l - 165 g/km	7,0 l - 165 g/km	7,4 l - 176 g/km	6,8 l - 161 g/km	6,1 l - 145 g/km
Testverbrauch - CO₂	650 km	710 km	640 km	690 km	810 km
Reichweite	9,7 l	8,9 l	9,2 l	9,3 l	8,0 l
Sportverbrauch	7,0 l Abweichung zur (5,1 l) Werksangabe: +37 %	7,0 l Abweichung zur (5,7 l) Werksangabe: +23 %	7,4 l Abweichung zur (5,8 l) Werksangabe: +28 %	6,8 l Abweichung zur (5,4 l) Werksangabe: +26 %	6,1 l Abweichung zur (4,8 l) Werksangabe: +27 %
Testverbrauch	5,3 l	5,8 l	5,5 l	5,5 l	5,3 l
Sparverbrauch					

■ 54 km Autobahn, davon 20 Vollgas; ■ Durchschnitt der 155-km-Testrunde von AUTO BILD; ■ 101 km Stadt und Land mit wenig Gas

## Preise/Ausstattung

	Honda Civic 1.0 VTEC	Kia Ceed 1.4 T-GDI	Opel Astra 1.4 Turbo	Renault Megane Energy TCe 130	VW Golf 1.5 TSI
Modell	22 790 €	22 090 €	21 845 €	20 690 €	24 050 €
Grundpreis	Elegance (2700 €)	Spirit (3000 €)	Dynamic (1800 €)	Bose Edition (4500 €)	Highline (1750 €)
Testwagenausstattung	1300 €	1600 €	N	1900 €	2025 €
Automatikgetriebe	N (ab Executive Serie)	N	N	N	1045 €
Dämpfervorstellung	S	S	1250 €	1190 €	S
LED-Scheinwerfer	N (ab Executive Serie)	S	155 €/S	890 €/S	S/S
Einparkensensoren vorn/hinten	S/S	690 €/S	295 €	890 €*	295 €
Rückfahrkamera	S	S	190 €	S	245 €
Digitalradio (DAB)	S	S	990 €	S	ab 565 €
Navigationssystem	S	890 €*	390 €	S	S
Zwei-Zonen-Klimaatomatik	S	S	S	S	S
Sitzheizung vorn	S	S	S	S	S
Anhängervorrichtung	740 €	Z	695 €	Z	880 €
Metalllackierung	520 €	590 €	560 €	650 €	595 €
Testwagenpreis	25 490 €	28 670 €**	26 015 €***	25 490 €****	29 980 €*****

S = Serie; N = nicht lieferbar; Z = Zubehör; \* Paketpreis; \*\* inkl. Doppelkupplungsgetriebe 1800 €, Navigations-Paket 890 € und Technologie-Paket für 1090 €; \*\*\* inkl. Navi 900 IntelliLink 990 €, Komfort-Paket 890 € und OnStar für 490 €; \*\*\*\* inkl. 8,7-Zoll-Touchscreen für 300 €; \*\*\*\*\* inkl. vier Türen 900 €, Active Info Display 510 €, Navigation Discover Pro 2435 € und Licht-und-Sicht-Paket für 335 €



# WERTUNGEN

## Karosserie

	Punkte max.	KIA	VW	OPEL	HONDA	RENAULT
Platzangebot vorn	20	16	17	16	17	15
Platzangebot hinten	20	14	16	14	13	12
Laumgefühl	10	7	8	7	7	7
Kofferraum	20	11	11	11	13	11
Verladerbarkeit	10	5	6	2	2	1
Verladung	10	6	6	8	6	7
Innenbelastung	5	1	3	3	2	5
Übersichtlichkeit	15	10	11	10	9	8
Qualitätseindruck	20	16	17	16	16	15
Funktionalität	10	8	9	8	8	8
Sicherheitsausstattung	10	5	6	4	4	5
Karosseriewertung	150	99	110	99	97	94

## Antrieb

Beschleunigung	15	11	10	11	9	10
Wendeschwung	20	13	12	12	11	12
Höchstgeschwindigkeit	5	3	3	3	3	3
Aufkultur	15	13	13	13	12	13
Steuern/Auspreisen	10	7	7	7	6	6
Getriebe	20	17	14	13	14	11
Wartungsverbrauch	30	22	23	21	22	22
Leichtweite	10	4	5	3	4	4
Antriebswertung	125	90	87	83	81	81

## Aerodynamik

Windsicherheit	20	18	18	18	17	17
Geräuschauslauf	5	5	5	5	5	5
Stabilität	20	17	17	16	17	15
Lenkung	20	17	17	16	16	14
Lenktraktion	5	4	4	4	4	4
Wendekreis	10	5	5	5	4	5
Bremsen	20	18	15	16	18	16
Aerodynamikwertung	100	84	81	80	81	76

## Connected Car

Telefon	5	4	5	4	5	4
Navigations	10	4	8	4	5	6
Onlinefunktionen/Apps	10	6	7	8	6	7
Audio	5	5	5	5	5	5
Assistenzsysteme	20	15	16	13	12	11
Connected-Car-Wertung	50	34	41	34	33	33

## Umwelt

Abgasabmessungen	15	9	9	7	7	8
Leistungsgewicht	15	11	11	12	12	12
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	20	13	14	12	13	13
Effizienzklasse	5	4	4	4	4	4
Äußere Geräusche	5	3	5	4	5	4
Umwelttechnik	40	20	10	20	10	10
Umweltwertung	100	60	53	59	51	51

## Platzierung

Punkte maximal 750



Die neue Nummer eins. Ein durchdachtes Auto.

Geräumig, komfortabel, ausgereift. Ohne 6d-TEMP.

Ordentlich Platz, lebhafter Motor mit 6d-TEMP.

Wildes Design. Riesen-Kofferraum, Bremsen bissig.

Feines Design und ein schöner Motor. Aber Fond eng.



## FAZIT

Redakteure  
DIRK BRANKE  
MIRKO MENKE

Riesen-Überschätzung: Der Ceed liegt vor dem Golf. Und zwar völlig zu Recht, er leistet sich kaum Schwächen. Der nicht mehr ganz frische VW schon. Also, Glückwunsch an Kia, das haben noch nicht viele geschafft.

## \*\*Eco-Index-Bewertungskriterien

**ABGASREINIGUNG**  
Note 1: Euro 6d, E-Autos  
Note 2: Euro 6d-TEMP  
Note 3: SCR + LNT, motomehrer SCR, BPF<sup>2</sup>  
Note 4: SCR, Gasantrieb  
Note 5: alle anderen  
**TESTVERBRAUCH/CO<sub>2</sub>**  
Note 1: bis 100 g/km CO<sub>2</sub>  
Note 2: bis 130 g/km  
Note 3: bis 150 g/km  
Note 4: bis 170 g/km  
Note 5: alle anderen  
**VERKEHRSBELASTUNG**  
(Länge x Breite x Gewicht)  
Note 1: bis 6  
Note 2: bis 12  
Note 3: bis 15  
Note 4: bis 18  
Note 5: alle anderen  
**KLIMATECHNIK**  
Note 1: CO<sub>2</sub> (Serie)  
Note 2: CO<sub>2</sub> (Aufpreis)  
Note 3: R1234yf mit Sicherheitstechnik/E-Auto  
Note 4: R1234yf in Saugbenziner oder Turbodiesel  
Note 5: alle anderen  
<sup>1</sup> LNT: NO<sub>x</sub>-Speicherkat  
<sup>2</sup> BPF: Benzinpunktfilter

## Komfort

	Punkte max.	KIA	VW	OPEL	HONDA	RENAULT
Einstieg	5	4	4	4	3	3
Sitzposition	10	9	9	9	9	9
Sitze vorn	15	12	11	12	10	9
Sitze hinten	10	8	8	8	6	6
Bedienbarkeit	10	8	7	8	6	5
Federung	30	22	25	23	24	20
Innengeräusch	10	7	7	6	6	7
Geräuscheindruck	10	8	8	7	7	7
Komfortausstattung	15	15	12	11	12	13
Klimatisierung	10	6	6	6	6	6
Komfortwertung	125	99	97	94	89	85
Eigenschaftswertung	650	466	469	449	432	420

## Kosten

Preis	50	27	25	31	32	32
Wiederverkauf	15	9	10	7	6	5
Steuer/Versicherung	10	7	8	6	6	6
Wartung	10	2	4	4	2	4
Garantien	15	14	4	4	6	10
Kostenwertung	100	59	51	52	52	57
Gesamtwertung	750	525	520	501	484	477

## Platzierung

Preis in Euro	28.670	29.980	26.015	25.490	25.490
Preis pro Wertungspunkt	54,61	57,65	51,93	52,67	53,44
Preis-Leistungs-Sieger	4.	5.	1.	2.	3.

## ECO-INDEX

### Noten von 1 bis 5\*\*

	ANTEIL AN GESAMTNOTE	HONDA	KIA	OPEL	RENAULT	VW
Abgasreinigung	40 %	5	2	2	5	5
Testverbrauch/CO <sub>2</sub> -Ausstoß	30 %	4	4	5	4	3
Verkehrsbelastung	20 %	2	2	2	2	2
Klimatechnik	10 %	5	5	5	5	5
<b>Gesamtnote</b>		<b>4,1</b>	<b>2,9</b>	<b>3,2</b>	<b>4,1</b>	<b>3,8</b>
<b>Platzierung</b>		<b>4.</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>4.</b>	<b>3.</b>

Der Kia schafft mit Euro 6d-TEMP eine Zwei vor dem Komma, er könnte allerdings sparsamer sein. Der Opel ist auch sauber, verbraucht aber noch mehr. Die anderen fallen weit ab.