

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 sieg 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



DI E 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. ☐



RENAULT MÉGANE TCe 130

477
Punkte

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

Enger Fond, nervige Bedienung. Fährt 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.



HONDA CIVIC 1.0 VTEC

484
Punkte

Sehr großer Koffer- raum, knackige Schaltung, bissige Bremsen, angenehmer Komfort.

Kopffreiheit hinten eingeschränkt, etwas schlechtere Fahrleis- tungen.

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.

Unsere Platzierung
4



AUCH BEIM COCKPIT ZEIGT HONDA MUT

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

Wirkt zierlich:
Opel Astra



Unsere
Platzierung

OPEL ASTRA 1.4 TURBO

501
Punkte

Ordnentliches Platzangebot, straffe AGR-Sitze empfehlenswert. Lebhafter Motor mit 6d-TEMP.

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

AUFT 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-Fahrersitz 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, stößig 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.



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.



Unsere
Platzierung



HOCHWERTIG UND SCHICK, ABER ...

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



FOTOS: R. RATZKE (2)



Tigernase heißt der Familiengrill. Dahinter folgen ruhige, unaufgeregte Formen



Unsere Platzierung

NUR DEN APOSTROPH zwischen e und d – der Kia hieß ja mal Cee'd – haben sie weggelassen, ansonsten haben die Koreaner bei ihrem Kompakt über die Jahre stets zugelegt. Etwa beim Design, der Ceed ist zurückhaltend gestaltet, aber bestimmt nicht langweilig. Oder bei der Inneneinrichtung, die ist stil sicher 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!



KIA CEED 1.4 T-GDI

525
Punkte

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

Leichtes Motordröhnen bei mittleren Drehzahlen, relativ laute Abrollgeräusche.



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.



FOTOS: R. RAYNSFELD

Willkommen Kia. Nicht in der Mitte. An der Spitze

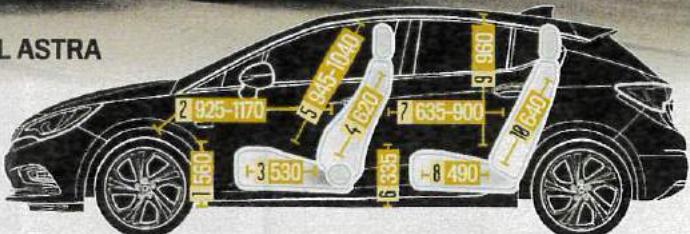


Das verwegene Design besitzt der Honda. Die anderen legen Wert darauf, mehrheitsfähig zu sein. Kia solide und stabil

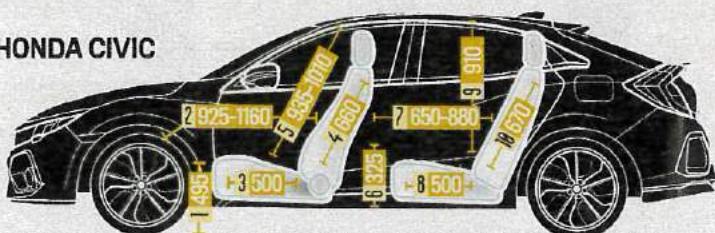
0 VIEL PLATZ BIETEN DIE KOMPAKten INNEN

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

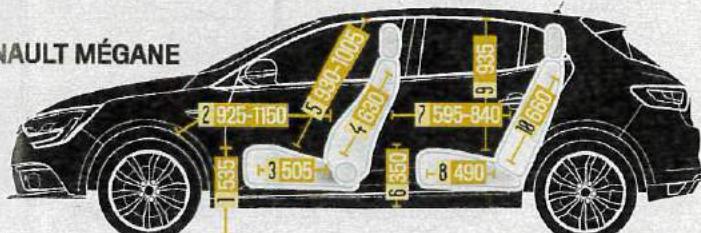
OPEL ASTRA



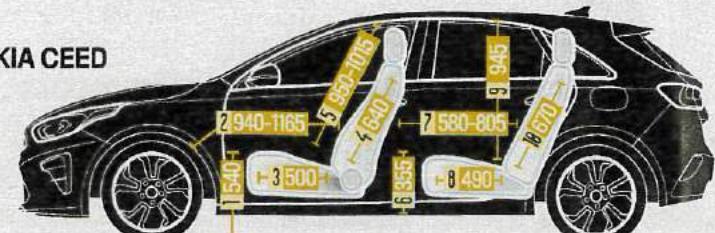
HONDA CIVIC



RENAULT MÉGANE



KIA CEED



VW GOLF



ANZEIGE

tzt 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

Ohne geht nicht.



Fahrzeugdaten



Motor Bauart/Zylinder

Einbaulage

Ventile/Nockenwellen

Nockenwellenantrieb

Hubraum

kW (PS) bei U/min

Nm bei U/min

Höchstgeschwindigkeit

Getriebe

Antrieb

Bremsen vorn/hinten

Testwagenbereifung

Reifentyp

Radgröße

Abgas CO₂

Verbrauch*

Tankinhalt/Kraftstoffsorte

Partikelfilter

Kältemittel/Klimaanlage

Vorbaufahrgeräusch

Anhängelast gebr./ungebr.

Kofferraumvolumen

Länge/Breite/Höhe

HONDA

Dreizylinder, Turbo

vorn quer

4 pro Zylinder/2

Zahnriemen

988 cm³

95 (129)/5500

200/2250

203 km/h

Sechsgang manuell

Vorderradantrieb

Scheiben/Scheiben

235/45 R 17 W

Michelin Primacy 3

8 x 17"

117 g/km

6.4/4.4/5.1 l

46 l/Super

R1234yf

67 dB(A)

1200/500 kg

478-1267 l

4518/1799/2076**/1434 mm

KIA

OPEL

RENAULT

VW

Vierzylinder, Turbo

vorn quer

4 pro Zylinder/2

Kette

1353 cm³

103 (140)/6000

242/1500

206 km/h

Siebengang-Doppelkupplung

Vorderradantrieb

Scheiben/Scheiben

225/45 R 17 W

Michelin Pilot Sport 4

7 x 17"

129 g/km

6.7/5.0/5.7 l

50 l/Super

S

R1234yf

70 dB(A)

1000/450 kg

395-1291 l

4310/1800-2055**/1447 mm

Vierzylinder, Turbo

vorn quer

4 pro Zylinder/2

Kette

1399 cm³

92 (125)/4000

245/2000

198 km/h

Sechsgang manuell

Vorderradantrieb

Scheiben/Scheiben

225/45 R 17 V

Michelin Primacy 3

7 x 17"

133 g/km

7.6/4.8/5.8 l

48 l/Super

S

R1234yf

70 dB(A)

1450/620 kg

370-1210 l

4370/1817-2042**/1485 mm

Vierzylinder, Turbo

vorn quer

4 pro Zylinder/2

Kette

1197 cm³

97 (132)/5500

205/2000

210 km/h

Sechsgang manuell

Vorderradantrieb

Scheiben/Scheiben

225/45 R 17 V

Michelin Pilot Sport 4

7 x 17"

120 g/km

6.7/4.6/5.4 l

47 l/Super

S

R1234yf

70 dB(A)

1650/660 kg

384-1247 l

4359/1814-2058**/1438 mm

Vierzylinder, Turbo

vorn quer

4 pro Zylinder/2

Zahnriemen

1498 cm³

96 (130)/5000

200/1400

210 km/h

Sechsgang manuell

Vorderradantrieb

Scheiben/Scheiben

225/45 R 17 V

Dunlop Sport Maxx RT

7 x 17"

110 g/km

6.24/0.4/8.1

50 l/Super

S

R1234yf

70 dB(A)

1315/485 kg

380-1270 l

4258/1790-2027**/1492 mm

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

Kosten/Garantien



Abgasnorm

Steuer pro Jahr

Typklassen HPF/VK/TK

Werkstattintervalle

Wartungskosten von/bis

Garantie/Gewährleistung

Technik/km-Begrenzung

Garantie gegen Durchrostung

Mobilitätsgarantie

Euro 6b

Euro 6d-TEMP

Euro 6d-TEMP

Euro 6b

Euro 6c

Euro 6d

Euro 6d-TEMP

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
Raumgefühl	10	7	8	7	7	7
Kofferraum	20	11	11	11	13	11
Flexibilität	10	5	6	2	2	1
Beladung	10	6	6	8	6	7
Anhängelast	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

		KIA	VW	OPEL	HONDA	RENAULT
Beschleunigung	15	11	10	11	9	10
Wischerspurt	20	13	12	12	11	12
Höchstgeschwindigkeit	5	3	3	3	3	3
Aufkultur	15	13	13	13	12	13
Drehfreude/Ansprechen	10	7	7	7	6	6
Setriebe	20	17	14	13	14	11
Testverbrauch	30	22	23	21	22	22
Teichweite	10	4	5	3	4	4
Antriebswertung	125	90	87	83	81	81

Fahrdynamik

		KIA	VW	OPEL	HONDA	RENAULT
Wahrsicherheit	20	18	18	18	17	17
Reiherauslauf	5	5	5	5	5	5
Agilität	20	17	17	16	17	15
Lenkung	20	17	17	16	16	14
Reaktion	5	4	4	4	4	4
Vendekreis	10	5	5	5	4	5
Bremsen	20	18	15	16	18	16
Fahrdynamikwertung	100	84	81	80	81	76

Connected Car

		KIA	VW	OPEL	HONDA	RENAULT
Telefon	5	4	5	4	5	4
Navigation	10	4	8	4	5	6
Onlinefunktionen/Apps	10	6	7	8	6	7
Audio	5	5	5	5	5	5
Connectivitysysteme	20	15	16	13	12	11
Connected-Car-Wertung	50	34	41	34	33	33

Umwelt

		KIA	VW	OPEL	HONDA	RENAULT
Außenabmessungen	15	9	9	7	7	8
Energiegewicht	15	11	11	12	12	12
CO ₂ -Ausstoß	20	13	14	12	13	13
Effizienzklasse	5	4	4	4	4	4
Außengeräusch	5	3	5	4	5	4
Motorenwirktechnik	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 schö-
ner Motor. Aber Fond eng.



FAZIT

Redakteure
DIRK BRANKE
MIRKO MENKE

Riesen-Über-
raschung: 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 ha-
ben noch nicht
viele geschafft.

Komfort

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

Kosten

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

ECO-INDEX

Noten von 1 bis 5**

ANTEIL AN GESAMTNOTE	HONDA	KIA	OPEL	RENAULT	VW
Abgasreinigung	40%	5	2	5	5
Testverbrauch/ CO ₂ -Ausstoß	30%	4	4	5	3
Verkehrsbelastung	20%	2	2	2	2
Klimatechnik	10%	5	5	5	5

Gesamtnote

4,1 **2,9** **3,2** **4,1** **3,8**

Platzierung	4.	1.	2.	4.	3.
	4.	1.	2.	4.	3.

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.