



Der Kia Ceed Sportswagon Testsieger: Ein Kombi für alle Fälle.

Kia Ceed Sportswagon 1.4 T-GDI GT Line (Benzin, Schaltgetriebe); 103 kW (140 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 135 g/km.

The Power to Surprise



Fotos: Hans-Dieter Seufert



Blaumänner

Der neue Skoda Octavia Combi und seine Klassenkameraden Kia Ceed Sportswagon und Ford Focus Turnier treten modern auf und müssen vielseitig sein. Als **KOMPAKTKOMBIS** erwartet sie manchmal auch ein anstrengendes Arbeiterleben: Wer erfüllt die Kombi-Rolle am besten?

Sparsame Motoren mit circa 150 PS, um die 600 Liter fürs Gepäck, dazu genügend Platz für vier Erwachsene und ein reichhaltiges Ausstattungsangebot: Das liest sich doch nach der Blaupause für ein Auto, das die allermeisten Ansprüche erfüllt, oder? Und das gibt's auch zu bezahlbaren Preisen: So ist der Kia Ceed SW 1.4 T-GDI als GT Line ab

26 602 Euro erhältlich. Der Ford Focus Turnier 1.5 EcoBoost Titanium kostet 1900 Euro mehr, der Skoda Octavia Combi 1.5 TSI liegt als First Edition 3000 Euro über dem Kia. Der behält seinen Preisvorteil auch bei vergleichbarem Ausstattungsniveau und glänzt zudem mit sieben statt zwei Jahren Garantie. Aber nun erst mal genug Zahlenwerte verglichen,

jetzt steigen wir ein und fahren los – zuerst mit dem Focus.

Ford: kölsche Jung mit frischem Handling

Ok, doch noch ein paar Zahlen: Im Focus steckt ein Dreizylinder, der mit 1497 cm³, 150 PS sowie 240 Nm bei den Daten keine Nachteile gegenüber den Vierzylindern der Kontrahenten hat. Eher sogar einen Vorteil,

denn das Zylindervolumen fällt bei ihm mit rund 500 cm³ größer aus, optimal aus Sicht der Ingenieure. Akustisch setzt sich der Motor in dieser Runde bei Stadttempo am stärksten in Szene: gut hörbar, dafür mit nettem Klang. Vor allem reagiert er aus niedrigen Drehzahlen am schnellsten auf Pedalbefehle, legt aber auch weiter oben auf der Skala noch kräftig zu.

An den 1,5-Liter-Motor gekoppelt ist ein Sechsganggetriebe mit recht langen Schaltwegen, aber auch einem angenehm weichen Einrastgefühl (aktuell gibt es den 1.5er nur noch mit Automatikgetriebe). 9,2 Sekunden braucht der Ford von 0 auf 100 km/h, womit er etwa so schnell ist wie die anderen. Über Land motiviert unterwegs, spürst du häu-

FORD



BORDCOMPUTER

Im Focus bleibt's beim Analogtacho mit Farb-Bordcomputer. Bedienung per Lenkradtasten



Ladevolumen
575/1620 l



DIE TÜRKANTENSCHONER fahren beim Öffnen mechanisch aus, die Kunststoffscheibe des Head-up-Displays elektrisch. Die Infos darauf sind dank guter Positionierung leicht ablesbar – wenn auch nicht so komfortabel wie bei Windschutzscheiben-Projektion. Die Bedienung erfolgt löblicherweise noch an vielen Stellen über echte Tasten. Was fehlt? Eine Durchladeöffnung in der Mitte der Rücklehne

KIA



TOUCH ERSETZT KNÖPFE

Der neue Monitor bietet nun Breitbildformat und integrierte Direktwahl-Touchflächen



Ladevolumen
625/1694 l



DAS SCHIENENSYSTEM dient der Arretierung von Gepäckstücken. Der Kofferraumboden ist zwar nicht in der Höhe verstellbar, lässt sich aber aufstellen. Darunter stecken recht tiefe, voneinander abgetrennte Ablagefächer. Auch im Kia gibt es noch einige Tasten, etwa um Assistenzsysteme abzuschalten oder die elektrische Kofferraumklappe zu steuern. Auch hier gilt: Eine Durchlade wäre schön ...

DATEN IM VERGLEICH

	FORD FOCUS TURNIER 1.5 ECOBOOST TITANIUM	KIA CEED SW 1.4 T-GDI GT LINE	SKODA OCTAVIA COMBI 1.5 TSI FIRST EDITION
ANTRIEB			
Motor	Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Zahnriemen, Partikelfilter	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette, Partikelfilter	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Zahnriemen, Partikelfilter
Hubraum	1497 cm³	1353 cm³	1498 cm³
Leistung bei Drehzahl	110 kW/150 PS 6000/min	103 kW/140 PS 6000/min	110 kW/150 PS 5000/min
max. Drehmoment bei Drehzahl	240 Nm 1600/min	242 Nm 1500/min	250 Nm 1500/min
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h	210 km/h	224 km/h
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	114/142 g/km	128/146 g/km	110/129 g/km
Kraftübertragung Getriebe	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe
KAROSSERIE			
Länge/Breite/Höhe	4668/1825/1481 mm	4605/1800/1460 mm	4689/1829/1453 mm
Radstand	2700 mm	2650 mm	2667 mm
Tankinhalt	52 Liter	50 Liter	45 Liter
Kofferraum	575–1620 Liter	625–1694 Liter	640–1700 Liter
Anhängelast ungebremst/gebremst	700/1500 kg	600/1410 kg	680/1500 kg
Serienbereifung	205/60 R 16 V	225/45 R 17 W	205/55 R 17 V
Testwagenbereifung Reifentyp	215/50 R 17 W Continental SportContact 5	225/45 R 17 W Michelin Primacy 3	225/45 R 18 Y Bridgestone Turanza T005
MESSWERTE			
Beschleunigung 0–100 km/h	9,2 s	9,2 s	9,1 s
Zwischenspur 60–100 km/h 80–120 km/h	5,2 s 6,7 s	5,1 s 6,7 s	4,8 s 6,6 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	35,0 m	34,9 m	35,9 m
Innengeräusch bei 100/130 km/h	69/71 dB(A)	69/72 dB(A)	66/70 dB(A)
Normverbrauch (NEFZ)	5,0 Liter S	5,6 Liter S	4,8 Liter S
Normverbrauch (WLTP)	6,3 Liter S	6,4 Liter S	5,7 Liter S
Testverbrauch	7,3 Liter S	7,5 Liter S	7,0 Liter S
Achslast vorn/hinten	798/617 kg	777/597 kg	796/614 kg
Testwagenleergewicht	1415 kg	1374 kg	1410 kg
Zuladung	535 kg	476 kg	470 kg
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m	11,1/11,1 m	11,1/11,3 m
AUSSTATTUNG			
Airbags Kopf vorn und hinten Seiten vorn/hinten	Serie Serie/–	Serie Serie/–	Serie Serie/427 Euro
LED-Scheinwerfer	Serie	Serie	Serie
Metalllic-Lackierung	585 Euro	575 Euro	575 Euro
PREIS/KOSTEN			
Preis	28 500 Euro	26 602 Euro	29 682 Euro
Wertverlust	13 500 Euro	12 500 Euro	15 000 Euro
möglicher Rabatt ¹⁾	23 %	21 %	19 %
Finanzierung ²⁾ Jahreszins	0,00 %	3,19 %	1,99 %
Leasing ³⁾ Anzahlung monatliche Rate	k. A. k. A.	k. A. k. A.	k. A. k. A.
Abgasnorm	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp
Steuer pro Jahr	124 Euro	130 Euro	98 Euro
Versicherung HK/TK/VK	14/23/19	14/21/22	13/17/19
Haftpflcht (50 % Prämie)	498 Euro	498 Euro	451 Euro
Teilkasko	576 Euro	484 Euro	287 Euro
Vollkasko (50 % Prämie)	978 Euro	1266 Euro	978 Euro
Fixkosten pro Jahr	1600 Euro	1894 Euro	1527 Euro
Monatskosten mit/ohne Wertverlust	621/253 Euro	639/295 Euro	619/248 Euro
Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust	49,7/20,2 Cent	51,1/23,6 Cent	49,6/19,9 Cent
Ölwechselintervall	30 000 km/2 Jahre	15 000 km/1 Jahr	30 000 km/2 Jahre
Inspektionsintervall	60 000 km/4 Jahre	30 000 km/2 Jahre	60 000 km/4 Jahre
Garantie Technik/Lack Durchrostung Mobilität	2/2 Jahre 12 Jahre unbegrenzt	7/5 Jahre 7 Jahre unbegrenzt	2/3 Jahre 12 Jahre unbegrenzt

¹⁾ laut Preisagentur meinauto.de; ²⁾ über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Jahreszins effektiv;

³⁾ Kilometerleasing, Laufzeit 3 Jahre (15 000 km/Jahr).

fig, dass der Kölner seine Agilität auch über die Hinterachse fördert – nicht schlecht für einen Kombi ohne Sportabzeichen. Weil er es damit nicht übertreibt, kommt aber keine Sorge um die Fahr-sicherheit auf. Auch nicht beim Bremsen, denn aus 100 km/h macht er in 35 Metern 0 km/h. Ein gutes Tempo für die Kofferraum-Inspektion. Wie die anderen hat auch der Focus eine 60 zu 40 geteilte Rücksitzlehne, eine Durchlademöglichkeit fehlt jedoch. Dafür gibt es Hebel zum Fernriegeln der Lehne und einen Platz für das Rollo unter dem Ladeboden. Praktisch veranlagt sind sie also bei Ford. Nur, weshalb hat das Infotainment-System zwei Dreh-regler, wenn die Soft-ware-Entwickler den rechten davon zum blo-ßen Radiosender-Aus-suchknopf degradieren? Denn damit ließen sich wie bei anderen Syste-men auch hervorragend Menüpunkte anwählen. Grundsätzlich passt das Ford-Bedienkonzept aber, weil es – wie im Kia – wichtige Funktionen auf echte Tasten legt und zu-dem über eine klassische Klimabedienung verfügt. Unverständlich hingegen: Wenn Apple CarPlay aktiv ist, lässt sich die Ford-Navigation nicht nutzen.

Kia: ein grundsolider Kompaktkombi

Zurück zum zweiten Drehknopf, denn so einen hat auch der Ceed. Der ist besser, weil er zusätzlich den Kartenzoom ermög-licht. Mehr aber nicht. Das ist bitter, weil die Menü-Struktur sowie die zahlrei-chen Direktwahl-Schalt-flächen gut durchdacht sind. Würde der Drehdrü-cker noch die Menü-Navi-gation ermöglichen, ließe sich der Ceed während der Fahrt deutlich sicherer bedienen. Nichtsdesto-trotz: Seine Bedienung ist die beste im Test, obwohl auch Kia Direktwahl-

Touchflächen als Ersatz für eine echte Tastenleiste eingeführt hat.

In Sachen Bedienung hat der Kia gleich noch mal die Nase vorn, nämlich bei jener für die Vorder-achse: Die Rückmeldung der präzisen und genü-gend direkt übersetzten Lenkung passt immer gut zur Fahrsituation. Als GT Line hat der Ceed eine Fahrwerksabstim-mung, die auf der Land-straße engagierte Kurven-tempi zulässt und trotzdem noch einen sehr anständigen Federungs-komfort bietet – ähnlich dem im Ford, der mehr überzeugt, wenn nur die Vordersitze belegt sind. Mit hoher Beladung ist dagegen der Kia besser. Neben dem neutralen Fahrverhalten trägt auch der 140 PS starke 1,4-Liter zum Fahrspaß bei; auch deshalb, weil die unteren Gänge optimal aneinan-der anschließen. Ein be-sonderes Lob gilt dem Ceed auch wegen seiner Verarbeitung: Zwar hat der Skoda hier und da die schöneren Materialien, allerdings sind die im Kia ebenfalls anständig – und an den hinteren Türver-kleidungen hochwertiger. Die Motorhaube hinge-gen wird nur im Octavia von Gasdruckdämpfern gestützt.

Skoda: nicht nur Fort-schritte gemacht

Bei dessen neuer Genera-tion findet sich die größte Änderung bei der Bedie-nung, die nun stark aufs Touchen setzt. Der Dreh-Drück-Steller entfiel schon im Laufe der letz-ten Generation, jetzt sind auch der ideale Licht-Drehschalter, das Klima-bedienteil, diverse Einzel-tasten sowie die separa-ten Regler der Luftaus-strömer rausgeflogen. Für das Licht gibt es nun drei Knöpfe, die Lautstär-ke wird per Touch-Slider unter dem Monitor regu-liert. Auf diesem steht die Temperatureinstellung stets in der unteren Zeile,

SERIE Getönte Scheiben bei Focus Turnier und Ceed Sportswagon



aber die Änderung der Lüfterstärke bedingt schon Ausflüge durch den Untermenü-Dschungel, wodurch etwa auch das Navi überdeckt wird. Das Infotainment gefällt durchaus, die Gesamtbedienung reicht jedoch nicht an die des Vorgängers heran. Der 1,5-Liter-Vierzylinder bleibt hingegen der vertraute: Mit 150 PS, 250

Nm und Handschaltung ist er sowohl schneller (224 km/h) als auch sparsamer als die Konkurrenz unterwegs: 7,0 l/100 km genügen dem Skoda, Focus und Ceed liegen etwa 0,3 bis 0,5 Liter darüber. Nur in den unteren Gängen fühlt sich der Octavia mitunter etwas lang übersetzt an. Zudem spricht sein Turbolader zwar gut an, aber nicht

so spontan wie jene in Ford und Kia. Beide fahren über Land außerdem deutlich freudvoller, denn der Skoda bleibt selbst im Sportmodus seiner Stoßdämpfer fahrdynamisch eher zurückhaltend. Schnell ist er in Kurven trotzdem. Seine eigentliche Stärke ist aber der Komfort: Das ist für die Klasse schon sehr gut, wie weich der

Octavia im Comfort-Modus über Unebenheiten hinweggeht. Auf manchen Straßen kommt es dabei jedoch zu stärkeren Aufbaubewegungen, die auf „Normal“ weitestgehend unterdrückt werden. Richtig bequem sitzen dank der größten Beinfreiheit auch die Fondpassagiere, wobei der Focus ähnlich luftige Ver-

hältnisse bietet. Aber auch im Ceed-Fond sitzt man nicht beengt.

Viele Exklusiv-Extras für den Octavia

Auch die Ausstattungskrone geht an den Octavia, der auf die optionale Sitzheizung des Ceed für die hinteren Plätze noch belüftete Vordersitze draufsetzt. Selbst ein in die Frontscheibe projizie-

SKODA



DIE TASTENLEISTE

„Set“, „Mode“, „P-Assist“, dazu Warnblinker, Verriegelung, Scheibenheizungen und Klima



Ladevolumen
640/1700 l



REGENSCHIRME in den Vordertüren kennen wir vom Octavia genauso wie die bequemen Platzverhältnisse. Die Kofferraumklappe wird elektrisch geöffnet, die Rücksitzlehnen per Hebel entriegelt. Sie klappen relativ flach auf die Sitzflächen, so ergibt sich mit der obersten Stellung des Laderaumbodens eine weitestgehend ebene Fläche. Auch gut: die Einstellmöglichkeiten des Digitaltachos

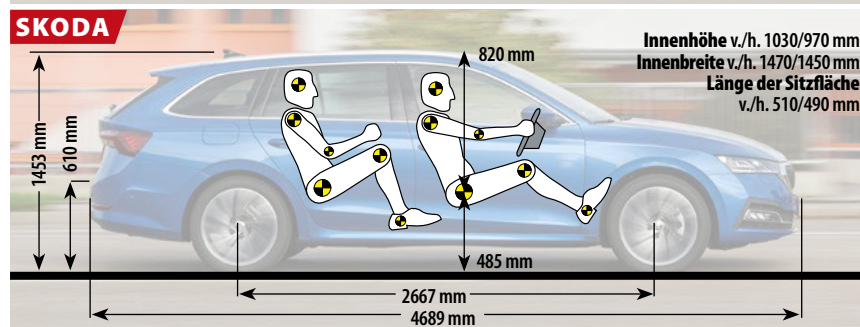
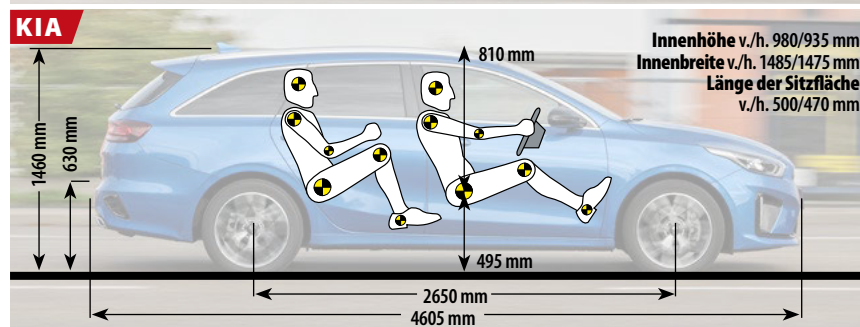
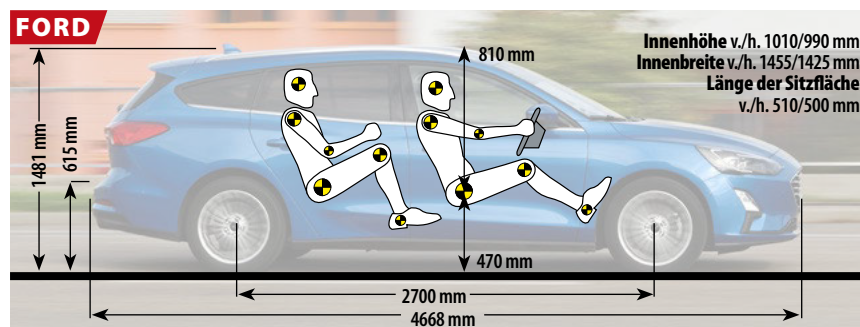


rendes Head-up-Display (Ford: ausfahrbare Scheibe) gibt es für ihn. Neu ist ein USB-C-Anschluss im Innenspiegelfuß als Stromquelle für Dashcams – im Paket mit einem 230-V- und zwei USB-C-Anschlüssen im Fond, wo die Passagiere von einer eigenen Klimazone profitieren. Apple CarPlay und Android Auto sind für alle drei verfügbar, kabel-

los beherrscht das aber nur der Octavia. Ebenfalls exklusiv im Skoda: Ablendautomatik im fahrerseitigen Außenspiegel sowie elektrische Sitzverstellung für den Beifahrer. Die Vordersitze sind AGR-geprüft (Aktion Gesunder Rücken) und wie beim Ford mit ausziehbaren Beinauflagen ausgerüstet. Der größte Kofferraum

im Test (640 bis 1700 Liter) glänzt mit verstellbarem Boden und Rollofach darunter sowie Fernentriegelung der Rücksitzlehne plus Durchlade. Überaus praktisch sind also alle drei Blaumänner – wobei der Skoda in den Eigenschaften vorn liegt, der Kia aber über die Kostenwertung noch den Gesamtsieg holt.

Thomas Hellmanzik



AUTO-URTEIL

FORD	KIA	SKODA	MAX. 50 PUNKTE
PLATZ			
31	30	33	

In Octavia und Focus haben die Fondpassagiere mehr Platz, dennoch sind vier Erwachsene auch im Ceed gut unterwegs. Mit 625 und 640 Litern haben Kia und Skoda die größeren Kofferräume, der Ford (575 Liter) darf rund 60 kg mehr zuladen.

KOMFORT			MAX. 50 PUNKTE
33	36	42	

Der Octavia federt am bequemsten, dazu hat er vielfältig und elektrisch verstellbare Vordersitze. Dreizonenklimate und eine höhenverstellbare Armlehne sind ihm ebenfalls vorbehalten. Ceed und Focus haben hier leicht das Nachsehen.

HANDHABUNG			MAX. 40 PUNKTE
30	31	32	

Bei der Bedienung hat der Kia die Nase deutlich vorn, denn die im Ford ist nur ganz okay, und der Skoda macht im Vergleich zum Vorgänger teilweise einen Rückschritt. Bei der Variabilität liefern alle, aber eine Durchlademöglichkeit hat nur der Skoda.

FAHRLEISTUNGEN			MAX. 20 PUNKTE
13	13	14	

Das beste Ansprechverhalten zeigt der Ford, gefolgt vom Ceed, der auch von seiner Getriebeabstufung profitiert. Im Skoda sackt die Drehzahl nach dem Schalten stärker ab, auch reagiert er nicht ganz so spontan – dafür schafft er 224 km/h.

FAHRVERHALTEN			MAX. 60 PUNKTE
46	50	44	

Ein tolles Gesamtpaket aus harmonischer Lenkung, gutem Durchzug und neutralem Handling gibt's beim Kia – das freiere Handling hingegen beim Focus. Mit schlicht souveränem Fahrverhalten geht's im Skoda komfortabel vorwärts.

SICHERHEIT			MAX. 50 PUNKTE
41	38	42	

Von 100 auf 0 km/h schaffen es der Kia und Ford in rund 35 Metern, etwa einen mehr braucht der Skoda. Assistenzsysteme und Airbags haben alle reichlich an Bord, der Octavia Combi bietet zudem die beste Sicht nach hinten.

UMWELT			MAX. 30 PUNKTE
20	18	21	

Im Testmittel reichen dem Octavia sieben Liter auf 100 km, aber auch Focus (7,3 l) und Ceed (7,5 l) sind genügsam unterwegs. Zum Ölwechsel geht es bei Ford und Skoda nach 30 000 km, der Kia muss schon nach 15 000 km frischen Schmierstoff fassen.

TESTERGEBNIS	MAX. 300 PUNKTE
--------------	-----------------

Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Kombis und Vans

214	216	228
KOSTENWERTUNG		MAX. 150 PUNKTE
59	73	59

Den günstigsten Basispreis verteidigt der Ceed auch nach Angleichung der Ausstattung. Zudem gibt Kia stolze sieben Jahre Garantie, Ford und Skoda ab Werk nur zwei. Und beim Focus ist es so, wie es bei Ford oft der Fall ist: Schon auf der offiziellen Website werden derzeit 2500 Euro Rabatt auf den Focus beworben, für unsere Bewertung gelten jedoch Listenpreise. Bei den Unterhaltskosten liegen Skoda und Ford auf einem Niveau, der Kia ist im Vergleich dazu etwas teurer.

GESAMTERGEBNIS	MAX. 450 PUNKTE
----------------	-----------------

3. PLATZ	1. PLATZ	2. PLATZ
273	289	287

AUTO-FAZIT

Die Eigenschaftswertung gewinnt der Skoda mit tollem Komfort und Platzangebot. Bei Preis-Leistungs-Verhältnis und Garantie holt der rundum gut gemachte Kia kräftig auf, sodass es sogar knapp für den Gesamtsieg reicht. Dem fahraktiven Focus bleibt nur Platz drei.