



Kia Ceed im Vergleich mit dem Ford Focus Active, dem Renault Mégane und dem Opel Astra

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

The Power to Surprise

Mit 3 Pötten auf die Eins?

Den Astra gibt's seit dem Facelift nur noch mit drei Zylindern. Kann der Hesse damit gegen die Kompakt-Konkurrenz bestehen? Ein spannender Vierkampf Opel gegen Kia, Ford und Renault

Kia Ceed
1.4 T-GDI

Ford Focus Active
1.0 EcoBoost

Renault Mégane
TCe 140



Opel muss sparen! Jetzt nicht falsch verstehen: Der Laden läuft, die Autos sind gut, die Zahlen auch. Aber nicht, was hinten rauskommt. Verbrauch zu hoch, deshalb auch der CO₂-Ausstoß – und wir wissen: Bald drohen Strafsteuern! Jetzt hat Opel Tabula rasa gemacht. Im Astra gibt's nur noch Dreizylinder, die sind sparsamer. Der alte Astra 1.4 Turbo mit 125 PS und Vierzylinder-Benziner verbrauchte auf unserer Runde im Schnitt 7,4 Liter.

Der neue 1.2er-Dreizylinder leistet 5 PS mehr und nimmt sich einen Liter weniger.

Womit wir schon mitten im Test sind. Vierkampf der Kompakten, und der sparsame Opel ist nicht mal der Knauserigste. Das ist mit dem Renault Mégane TCe 140 ausgerechnet ein Vierzylinder. Nur 6,3 Liter im Schnitt, sehr gut! Und 0,2 Liter besser als der zweite Dreizylinder in dieser Geschichte, der Ford Focus Active 1.0 Eco-Boost. Konkurrent Nummer vier

Ford

125 PS · 0-100 km/h 10,3 s · 5,8 l/100 km · ab 22 300 Euro

Kia

140 PS · 0-100 km/h 8,9 s · 5,9 l/100 km · ab 22 390 Euro

Opel

130 PS · 0-100 km/h 10,5 s · 5,8 l/100 km · ab 23 150 Euro

Renault

140 PS · 0-100 km/h 9,5 s · 6,1 l/100 km · ab 22 490 Euro

hat auch bei den Zylindern vier – und mit 7,2 Litern den größten Durst. Der Kia Ceed 1.4 T-GDI wird Letzter auf unserer Verbrauchsrounde – und auch im Test? Durst ist das eine, Können das andere. Lasset die Spiele beginnen!

Und lasset uns erst mal auf die Qualität schauen, da gibt's Unterschiede. Allein beim Haubenaufstellen. Der Mégane hat als Einziger keine Stange, die aufgestellt werden muss, sondern Gasdruckdämpfer. Aber leider liegt unterm ▶

Opel Astra 1.2 DI Turbo



Platz **2**

Ford Focus Active 1.0 EcoBoost

Gesamtpunkte

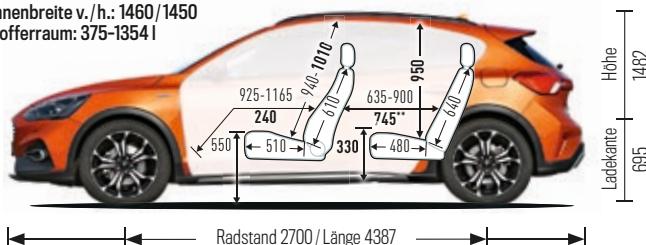
591

+ Gut abgestimmtes Fahrwerk · präzise Lenkung · quirliger Motor · bestes Platzangebot in Fond und Kofferraum

- Verliert als Active an Dynamik · teil mäßige Materialqualität · schlechteste Beschleunigungswerte



Außenbreite*: 1825/1979
Innenbreite v./h.: 1460/1450
Kofferraum: 375-1354 l



- Anzeige -



Gut gemachtes Infotainment, aber ein paar Direktwahltasten wären nett. Der Schalthebel sitzt sehr weit vorn



Mit umgelegter Rücksitzlehne verlädt der Focus viel Gepäck und die Konkurrenz. Mehr Platz bietet auch im Fond keiner

schleppt als der Astra. Beim Fahren merken wir das nicht. Auch im etwas höheren Active gefällt uns der Einliter, der wunderbar drehfreudig ist und sich geschmeidig im großen Gang bewegen lässt.

Dynamischer Kölner

Wir mögen die verbindliche Lenkung, die Ford beherrscht wie nur wenige in dieser Liga. Aber wir fragen uns: Warum schicken die uns den Focus immer wieder als Active? Der fährt nicht so agil wie der Normalo-Focus, in jeder Kurve macht sich der höhere Schwerpunkt bemerkbar. Mehr Wankbewegungen, weniger Dynamik.

Der Ceed hat ein ausgewogenes Fahrwerk, das wir so nur vom Golf kennen; er liegt schön straff auf der Landstraße, die Lenkung arbeitet akkurat – und auch gemessen liegt der Ceed weit vorn. Von 0 auf 100 km/h mit 9,1 Sekunden am schnellsten, und auch den Wechsel in die andere Richtung schafft Kia am besten: Bremsweg von 100 auf 0 in 32,9 Metern kalt und 33,4 Metern warm – mehr ➤

Ordentlich PS unterm Display!

Mit der kostenlose AUTO BILD App



Erhältlich im
App Store

Jetzt bei
Google Play

autobild.de/app



Jetzt QR-Code
scannen und
AUTO BILD App
kostenlos laden!

Auto
Bild

Die Auto-Instanz.

Platz

1

Kia Ceed 1.4 T-GDI

Gesamtpunkte

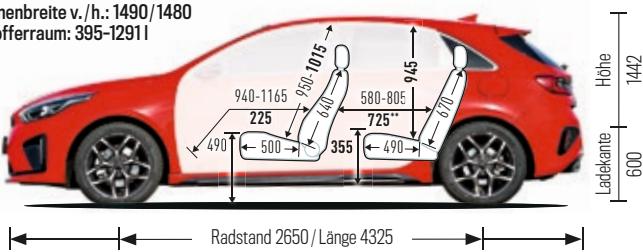
601

+ Sauber abgestimmtes Fahrwerk · wacher Motor · sieben Jahre Garantie · Top-Infotainment · qualitativ der Beste

- Zu hoher Verbrauch · hoher Anschaffungspreis · kurze Werkstattintervalle (15 000 Kilometer / 1 Jahr)



Außenbreite*: 1800/2055,
Innenbreite v./h.: 1490/1480
Kofferraum: 395-1291 l



Bildschirm im Sichtfeld, Direktwahlhebel, angenehme Materialien: Im Kia finden wir das Cockpit-Ideal dieses Vergleichs



Großer Kofferraum, ausreichend Platz im Fond. Im Karosseriekapitel gibt sich der Ceed keine Blöße

Technische Daten

1.
Kia2.
Ford3.
Opel4.
Renault

Motor / Hubraum	R4-Turbo / 1353 cm ³	R3-Turbo / 999 cm ³	R3-Turbo / 1199 cm ³	R4-Turbo / 1332 cm ³
kW (PS) bei 1/min	103 (140) / 6000	92 (125) / 6000	96 (130) / 5500	103 (140) / 5000
Nm bei 1/min	242 / 1500	170 / 1400	225 / 2000	240 / 1600
Verbrauch (WLTP) · Abgas CO ₂ · Norm	5,9 l S · 141 g/km · Euro 6d-T	5,8 l S · 138 g/km · Euro 6d-T	5,8 l S · 137 g/km · Euro 6d	6,1 l S · 144 g/km · Euro 6d-T
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h	196 km/h	215 km/h	203 km/h
Testverbrauch · 0-100 km/h	7,2 l S/100 km · 9,1 s	6,5 l S/100 km · 11,0 s	6,4 l S/100 km · 10,3 s	6,3 l S/100 km · 9,5 s
Leergewicht / Zuladung	1346 / 474 kg	1351 / 504 kg	1272 / 533 kg	1318 / 496 kg
Bremsweg aus 100 km/h (kalt / warm)	32,9 / 33,4 m	35,6 / 34,9 m	33,8 / 33,7 m	36,4 / 36,6 m
Ottopartikelfilter	ja	ja	ja	ja
Grundpreis	22 390 €	22 300 €	23 150 €	22 490 €
Ausstattungslinie	GT Line (3500 €)	Active (3500 €)	GS Line (1720 €)	Bose Edition (4500 €)
Testwagenpreis	29 760 €	26 550 €	26 255 €	27 290 €

Wertungen

Kia

Ford

Opel

Renault

Karosserie	150	103	101	102	94
Antrieb	125	87	83	83	86
Fahrdynamik	100	86	83	82	75
Connected Car	50	36	42	35	33
Umwelt	100	58	60	61	60
Komfort	125	101	92	93	87
Eigenschaftswertung	650	471	461	456	435
Kosten	100	57	57	53	54
Kundenzufriedenheit (U.D. POWER)	50	38	38	38	38
Umweltbilanz (ÖKOTREND)	50	35	35	36	33
Gesamtwertung	850	601 (3+)	591 (3+)	583 (3+)	560 (3)

Testergebnis

Unser Wertungssystem:

1 2 3 4 5 6

Der Kia mausert sich zum Seriensieger · trotz des hohen Preises. Es überzeugen vor allem Fahrverhalten und Cockpit.

Der Ford gefällt mit Platzangebot und gelungener Abstimmung. Ohne die Active-Line ginge aber noch mehr.

Auch mit drei Zylindern bleibt der Astra eine solide Bank. Lediglich das Fahrwerk hat etwas Souveränität verloren.

Kurz vor dem Facelift zeigt der Mégane nochmal seinen tollen Motor. An anderen Stellen muss der Neue besser sein.

1) SCR = Selective Catalytic Reduction. Stickoxide (NO_x) werden in Stickstoff (N₂) und Wasser (H₂O) umgewandelt.

als drei Meter besser als der Mégane. Nicht alles ist schlecht am Franzosen. Aber vieles nicht gut. Zum Beispiel die Schaltung: viel zu lange Wege! Dazu kommen eine gefühllose Lenkung und ein quietschender Fahrersitz. Schade, denn der Motor macht an. Sie wissen: Er ist der sparsamste, aber nicht der spaßärmste. Haben Sie jetzt Lust bekommen? Diese Typen sind bezahlbar! Am günstigsten kommt der Astra mit 26 255 Euro für die sportliche GS-Ausstattung mit Navi. Auch Focus und Mégane liegen um die 27 000 Euro. Ausgerechnet der mit 29 760 Euro Teuerste gewinnt das Kostenkapitel. Liegt daran, dass der Kia Ceed sieben Jahre Garantie mitbringt. Aber er wird auch Eigenschaftssieger, kann alles einen Tick besser als die Konkurrenz.



Fazit

Glückwunsch, Kia! Der Ceed gewinnt den nächsten Vergleich, denn er ist ein rundum gelungener Kompakter und wird langsam zum Seriensieger. Der Focus ist sein schärfster Konkurrent, aber als höhergelegter Active nicht so agil. Der Astra ist frischer denn je, der Mégane bleibt der Individualist mit Eigenheiten unter den Kompakten.

carl.nowak@autobild.de

Preis-Leistungs-Sieger

Ford Focus

Der Focus holt sich knapp die Preis-Leistungs-Krone. In der eigentlichen Paradedisziplin von Kia und Hyundai kommt der Ceed heute nur auf den letzten Platz.

Preis pro
Wertungspunkt:

44,92 €

