



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 Pötte 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 EcoBoost. 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 Verbrauchsrunde – 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
4

Renault Mégane TCe 140

Gesamtpunkte

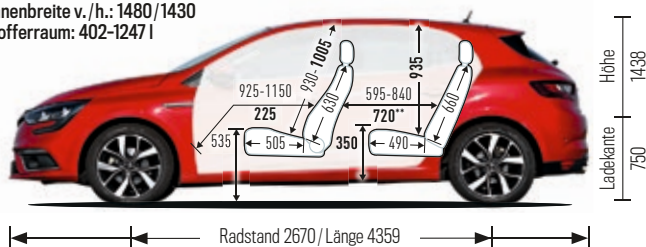
560

+ Starker und sparsamer Vierzylindermotor • gut konturierte Sitze • kommt als Einziger mit Haubendämpfer • großer Kofferraum

- Latschige, langweilige Schaltung • gefühllose Lenkung • mäßige Verarbeitung • knappes Raumangebot im Fond



Außenbreite*: 1814/2058,
Innenbreite v./h.: 1480/1430
Kofferraum: 402-1247 l



Im Grunde ein gut konzipiertes Cockpit mit langsamem Navi und umständlicher Klimabedienung in Untermenüs



Der bei aufgestellten Lehnen größte Kofferraum des Vergleichs (402 Liter) muss über eine hohe Ladekante beladen werden

Platz
3

Opel Astra 1.2 DI Turbo

Gesamtpunkte

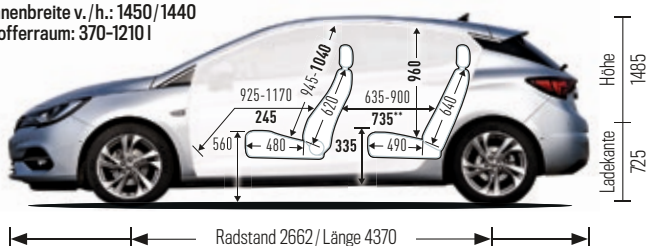
583

+ Niedrigstes Leergewicht (unter 1300 kg) • drehmomentstarker Motor • gute Sitze • ordentliches Platzangebot

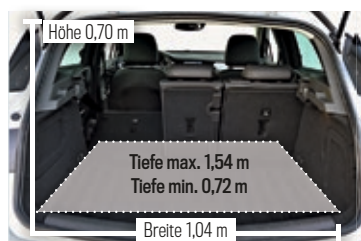
- Schaukeliges Fahrwerk • zu leichtgängige Lenkung • Ergonomie im Cockpit nicht perfekt • Materialien teils etwas billig



Außenbreite*: 1871/2042,
Innenbreite v./h.: 1450/1440
Kofferraum: 370-1210 l



Übersichtliches Cockpit. Der kleine und weit vom Fahrer entfernte Touchscreen ist nicht leicht zu bedienen



Kleinsten Kofferraum im Feld, aber mit 370 bis 1210 Litern kein Grund zur Platzangst. Ausreichend Raum auch in Reihe zwei

flattrigen Teppich im Kofferraum ein Kunststoffteil mit Dämmmaterial rum, das wir nicht auf Anhieb zuordnen können. Weitere Negativ-Beispiele? Ja, zum Beispiel bei Ford. Da gibt es zwar diese vorbildlichen Gummilippen, die immer dann die Tür schützen, wenn sie aufgeht. Aber leider machen zwei lieblose schwarze Abdeckungen zwischen Rückleuchten und Kofferraum jetzt schon so einen labilen Eindruck, dass wir in ein paar Jahren lieber nicht mehr nachsehen.

Auf Kante genäht

Beim Astra haben sie zwar die Ölsorte auf den Deckel geschrieben (vorbildlich), aber in Motor- und Innenraum entdecken wir einfach zu viele scharfe Kanten. Beim Finish gibt's also noch Luft nach oben. Und so gewinnt bei der Qualität der Koreaner. Wer wissen will, wie gut Kia geworden ist, nimmt den festen doppelten Ladeboden mit einer Hand raus und legt ihn auf Anhieb eine Stufe tiefer. Klappt wunderbar!

Aber hier geht's ja um die Frage: Mit drei Pötte auf die Eins? Also einsteigen in den Astra, rauf auf unsere Teststrecke mit all den kurzen Wellen durch Frostaufbrüche, langen Asphaltwölbungen durch Baumwurzeln. Ein Traum für uns Fahrwerkstester. Und eine harte Probe für den Astra. Der neigt auf langen Wellen zu Aufbaubewegungen und fährt uns zu schaukelig über die Miesepeter-Piste, seine Lenkung ist einen Tick zu leichtgängig, und dann sind da ungewohnte Knistergeräusche auf Kopfsteinpflaster. Dafür gefällt uns der neue Dreizylinder, eine Opel-Eigenentwicklung. Ja, der 1.2er braucht Drehzahlen, unter 2000 Touren mag er nicht. Aber dann merkt man seine 225 Newtonmeter Drehmoment. Ist auch in Zahlen erwiesen: In 8,6 Sekunden jagten wir den Astra im vierten Gang von 60 auf 100 km/h, das ist eine halbe Sekunde schneller als der Dreizylinder-Focus.

Ist halt ein Leichtgewicht, dieser Opel. Mit 1272 Kilo gewinnt er diese Wertung mit großem Abstand, es folgen Mégane (1318), Ceed (1346) und Focus, der mit 1351 Kilo einen Durchschnitts-Deutschen mehr mit sich rum-

Platz
2

Ford Focus Active 1.0 EcoBoost

Gesamtpunkte

591



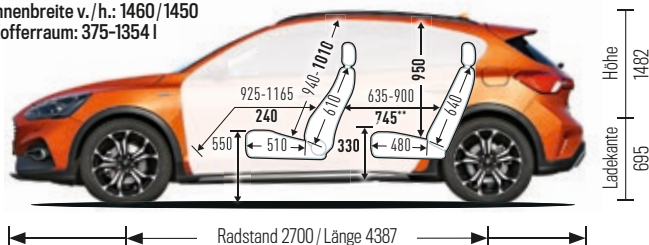
Gut abgestimmtes Fahrwerk • präzise Lenkung • quirliger Motor • bestes Platzangebot in Fond und Kofferraum



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 kostenlosen AUTO BILD App



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



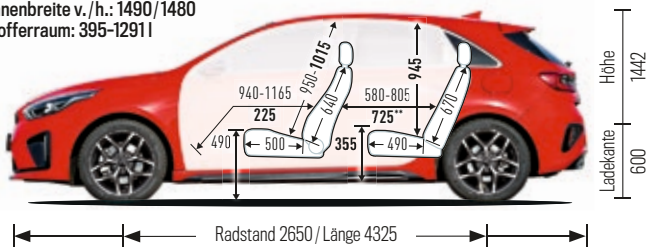
Sauber abgestimmtes Fahrwerk • wacher Motor • sieben Jahre Garantie • Top-Infotainment • qualitativ der Beste



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, Direktwahl-tasten, 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. Kia	2. Ford	3. Opel	4. Renault
Motor/Hubraum	R4-Turbo/1353 cm³	R3-Turbo/999 cm³	R3-Turbo/1199 cm³	R4-Turbo/1332 cm³
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 €
Ausstattungsline	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	102	94
Antrieb	125	87	83	86
Fahrdynamik	100	86	83	75
Connected Car	50	36	42	33
Umwelt	100	58	60	60
Komfort	125	101	92	87
Eigenschaftswertung	650	471	461	435
Kosten	100	57	57	54
Kundenzufriedenheit (J. D. POWER)	50	38	38	38
Umweltbilanz (ÖKOTREND)	50	35	35	33
Gesamtwertung	850	601 (3+)	591 (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.

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 €



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