# Kia Ceed im Vergleich mit dem Peugeot 308 und VW Golf

**Kia Ceed 1.4 T-GDI Vision** 103 kW (140 PS) (Benzin/Manuell):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l / 100 km; $CO_2$-Emission kombiniert 135 g/km.

The Power to Surprise

## Autos im Test

**KIA Ceed 1.4 T-GDI** 140 PS, 210 km/h, 6,9 l S/100 km, 22.090 Euro
**PEUGEOT 308 PureTech 130** 130 PS, 200 km/h, 6,9 l S/100 km, 22.750 Euro
**VW Golf 1.5 TSI ACT BlueMotion** 130 PS, 210 km/h, 6,2 l S/100 km, 24.950 Euro

**Ceed & 308 *mit* Partikelfilter**

# Der nächste **Anlauf**

**Der neue Kia Ceed hat mit seinen Wettbewerbern noch eine Rechnung offen. Wie schlägt sich der sportliche Koreaner mit dem 140 PS starken Vierzylinder gegen den Peugeot 308 und den VW Golf?**

[ TEXT Marcel Kühler
FOTOS Aleksander Perkovic, Marcel Kühler (1) ]

Bei seiner ersten großen Bewährungsprobe (Ausgabe 18/2018) überzeugte der neue Kia Ceed mit zahlreichen Qualitäten – wie den agilen Handlingeigenschaften, der einfachen Bedienung oder dem guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Zum Testsieg gegen die starke Konkurrenz, darunter auch der VW Golf, reichte es dennoch nicht. Der etwas schwachbrüstige Dreizylinder-Turbobenziner vereitelte ein besseres Ergebnis. Hier tritt der Koreaner nun mit dem 140 PS starken Vierzylinder unter der Haube zu einer Revanche gegen den Wolfsburger Bestseller an, der seinerseits mit der 130-PS-Variante des 1,5 Liter großen Turbobenziners zum Test rollt. Der Peugeot 308 PureTech 130 mit Dreizylinder-Turbotriebwerk komplettiert das Feld.

### Karosserie

Auch nach sechsjähriger Bauzeit macht dem VW Golf in Sachen Raumausnutzung keiner etwas vor. Obwohl der Wolfsburger mit 4,26 Meter Länge und 1,79 Meter Breite mittlerweile eher zu den zierlicheren Vertretern im Segment zählt, gehört er innen immer noch zu den ganz Großen. Ob Kopf-, Ellenbogen- oder Beinfreiheit, weder vorn noch hinten können sich selbst großgewachsene Personen über zu wenig Platz beschweren. Grundsätzlich gilt dies zwar auch für den neuen Kia Ceed und den Peugeot 308, aber während der Koreaner im Fond ein wenig enger geschnitten ist, geizt der Franzose im Vergleich zum Golf bedingt durch die hohe Sitzposition vorn wie hinten etwas mit Kopffreiheit.

Dafür stellt der 308 das größte Gepäckraumvolumen bereit. Mit 420 Liter Fassungsvermögen erreicht sein Kofferraum fast schon Mittelklasse-Niveau. Bei allen drei Testkandidaten ist eine asymmetrisch im Verhältnis 60:40 umklappbare Rückbank serienmäßig. Da der Golf aber als Einziger gegen Aufpreis eine umklappbare Beifahrersitzlehne und ab Werk eine Durchreiche bietet, sammelt er in der Variabilität die meisten Punkte. Für den Ceed gibt es zwar keine praktische Durchlade- >

## Kia

Sauber verarbeitetes Cockpit mit einfacher Bedienung und integrierter Sitzposition

Im Sportmodus wirkt der Kia etwas hektisch

Langstreckentaugliche Seriensitze

Der Kia Ceed gibt auf dem Handlingkurs den Ton an, federt aber herb

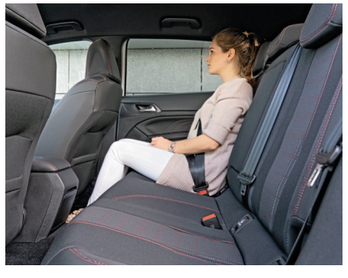
### CONNECTIVITY

Lange hinkten die Koreaner der Konkurrenz in Sachen Konnektivität etwas hinterher. Doch diese Zeiten sind vorbei. Der Ceed beinhaltet in der Basis bereits eine Bluetooth-Schnittstelle samt Freisprecheinrichtung. Aber auch moderne Features wie DAB (Serie ab Ausstattung Spirit) oder Apple CarPlay beziehungsweise Android Auto (im 1.4 T-GDT Serie) gehören nun zum Ausstattungsumfang.

## Peugeot

Andersartiger Arbeitsplatz mit kleinem Lenkrad und vergleichsweise kleinem Display

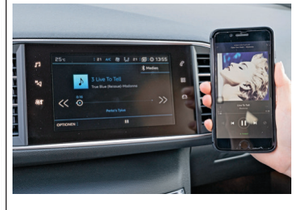
Den Sitzflächen fehlt es an Kontur



Gerade im Fond ist die Kopffreiheit etwas knapp

Hinter dem eleganten Heck des 308 verbirgt sich der größte Kofferraum im Test

### CONNECTIVITY



Auch beim Peugeot 308 ist eine Freisprecheinrichtung serienmäßig. Das Gleiche gilt für USB- und AUX-Anschlüsse zum Verbinden externer Audio-Quellen. Die Standards Apple CarPlay und Android Auto sind Bestandteil der Connect Box, die für 250 Euro in der Preisliste zu finden ist. Ein fest installiertes Navigationssystem kostet 1050 Euro, Digitalradio DAB+ weitere 350 Euro.



luke, dafür bringt ihm der fast komplett ebene Ladeboden einen Vorsprung auf den Peugeot, der mit einer hohen Stufe im Ladeboden das Beladen mit schweren, langen Gegenständen erschwert.
Kinderleicht geht derweil die Bedienung im Ceed und im Golf von der Hand. Ihre übersichtlich aufgebauten Menüs und die eindeutig beschrifteten Tasten erleichtern das Justieren von Fahrzeug- und Infotainmentfunktionen. Der 308 macht es Neulingen nicht ganz so leicht. Peugeot verzichtet bei seinem Kompaktmodell beinahe komplett auf Tasten und Regler, sodass die Einstellungen sämtlicher Funktionen über nicht immer intuitive Menüs auf dem vergleichsweise kleinen Touchscreen erfolgen müssen. Das birgt während der Fahrt ein gewisses Ablenkungspotenzial.
Und auch das Angebot an Assistenzsystemen ist beim Peugeot, aber auch beim Kia nicht ganz so groß wie beim Golf, der diesbezüglich immer noch zu den Besten im Kompaktsegment gehört. Schließlich bietet der Wolfsburger serienmäßig unter anderem eine Multikollisionsbremse, einen Müdigkeitswarner und einen autonomen Notbremsassistenten mit Personenerkennung.
Welchen Reifegrad der VW am Ende seiner beachtlichen Karriere – die Neuauflage kommt 2019 – erreicht hat, unterstreicht zu guter Letzt die Material- und Verarbeitungsgüte. Sämtliche Oberflächen weisen eine angenehme Haptik auf und wurden akribisch zusammengefügt. Somit geht das Karosseriekapitel mit großem Vorsprung an den Golf.

KG

**Der Peugeot 308 bringt mit 1269 Kilogramm das geringste Gewicht auf die Waage**

### Fahrkomfort

Der zigfache Vergleichstest-Seriensieger kann sich aber auch in den Komfortwertungen gekonnt in Szene setzen. Der VW federt merklich souveräner als seine Wettstreiter und gefällt im Innenraum mit der besten Ergonomie und den bequemsten Sitzen.
Dem Kia Ceed hingegen bescheinigt unser Messgerät das niedrigste Innengeräuschniveau, wobei vor allem der gut schallisolierte Motor eine große Rolle spielt. Auf schlechten Straßen outet sich der Koreaner aber als ver-

### Technik

| | KIA CEED 1.4 T-GDI | PEUGEOT 308 PureTech 130 | VW GOLF 1.5 TSI ACT BlueMotion |
|---|---|---|---|
| Zylinder/Ventile pro Zylin. | 4/4; Turbo | 3/4; Turbo | 4/4; Turbo |
| Partikelfilter / SCR-Kat | Serie / – | Serie / – | – / – |
| Nockenwellenantrieb | Kette | Zahnriemen | Zahnriemen |
| Bohrung/Hub | 71,6 / 84,0 mm | 75,0 / 90,5 mm | 74,5 / 85,9 mm |
| Hubraum | 1353 cm³ | 1199 cm³ | 1498 cm³ |
| Leistung bei | 103 kW/140 PS, 6000 /min | 96 kW/130 PS, 5500 /min | 96 kW/130 PS, 5000 – 6000 /min |
| Max. Drehmoment bei | 242 Nm, 1500 – 3200 /min | 230 Nm, 1750 /min | 200 Nm, 1400 – 4000 /min |
| Getriebe / Antrieb | 7-Gang, Doppelkupplung (opt.) / Vorderrad | 8-Stufen-Automatik (opt.) / Vorderrad | 7-Gang, Doppelkupplung (opt.) / Vorderrad |
| Fahrwerk | vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP) | vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP | vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP) |
| Wendekreis l/r | 10,6/10,7 m | 10,3/10,3 m | 10,7/10,6 m |
| Bremsen | vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent | vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent | vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent |
| Serienbereifung | rundum: 195/65 R 15 | rundum: 205/55 R 16 | rundum: 205/55 R 16 |
| Testbereifung | rundum: 225/45 R 17 V | rundum: 225/45 R 17 V | rundum: 225/45 R 17 W |
| Reifenmarke | Michelin Pilot Sport 4 | Michelin Pilot Sport 4 | Dunlop Sport Maxx RT |

### Messwerte

| | | | |
|---|---|---|---|
| **GEWICHTE** | | | |
| Leergewicht Werk/Testwert | 1345/1375 kg | 1204/1269 kg | 1247/1345 kg |
| Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul. | 1850/475 kg | 1750/481 kg | 1820/475 kg |
| Anhängelast gebr./ungebr. | 1410/600 kg | 1300/570 kg | 1400/640 kg |
| Dachlast/Stützlast | 80/75 kg | 80/75 kg | 75/80 kg |
| **FAHRLEISTUNGEN** | | | |
| 0 - 50 km/h | 3,6 s | 3,2 s | 3,7 s |
| 0 - 100 km/h | 8,8 s | 9,5 s | 9,6 s |
| 0 - 150 km/h | 18,7 s | 21,3 s | 20,8 s |
| Höchstgeschwindigkeit [1] | 210 km/h | 200 km/h | 210 km/h |
| Handling | 1 : 48,4 min | 1 : 50,3 min | 1 : 51,1 min |
| Slalom Pylonenabst. 18 m | 66,0 km/h | 66,1 km/h | 66,3 km/h |
| **BREMSWEG** | | | |
| aus 50 / 100 / 150 km/h kalt | 8,2 / 32,3 / 76,1 m | 8,7 / 33,3 / 78,2 m | 7,9 / 34,2 / 78,3 m |
| aus 100 km/h warm | 32,9 m | 33,7 m | 34,2 m |
| **INNENGERÄUSCHE** | | | |
| Standgeräusch | 36 dB(A) | 41 dB(A) | 37 dB(A) |
| bei 50 km/h 3. Gang | 58 dB(A) | 59 dB(A) | 61 dB(A) |
| bei 100 / 130 km/h höchst. G. | 64 / 67 dB(A) | 64 / 67 dB(A) | 64 / 69 dB(A) |
| **VERBRÄUCHE** | | | |
| Test / EU | 6,9 / 5,9 l S / 100 km | 6,9 / 5,2 l S / 100 km | 6,2 / 5,1 l S / 100 km |
| Sparfuchs / Maximal | 5,3 / 16,2 l S / 100 km | 5,3 / 18,6 l S / 100 km | 4,9 / 16,8 l S / 100 km |
| $CO_2$ (lt. Test / EU) | 164 / 145 g/km | 164 / 120 g/km | 147 / 116 g/km |
| Tankinhalt / Reichweite | 50 l / 725 km | 53 l / 768 km | 50 l / 807 km |

[1] Werksangabe

### Ausstattung / Preise

| | | | |
|---|---|---|---|
| Grundpreis | 22.090 € | 22.750 € | 24.950 € [1] |
| **TESTWAGEN-OPTIONEN** | | | |
| Antrieb | 1600 € [2] | 1950 [5] | 2025 € [2] |
| Bremsen (Karbon-Keramik) | – | – | – |
| Fahrwerk | – | – | – |
| Lenkung | – | – | – |
| Reifen | 3000 € [3] | 470 € [6] | 1750 € [7] |
| Sitze | [4] | – | [8] |
| AUFPREIS | 4600 € | 2420 € | 3775 € |
| **BEWERTETER PREIS** | 26.690 € | 25.170 € | 28.725 € |

[1] gilt für die fünftürige Karosserievariante; [2] Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe; [3] 17-Zoll-Bereifung, Bestandt. Ausstattung Spirit (3000 €); [4] Sitze mit Lordosenstütze, Bestandt. Ausstattung Spirit (3000 €); [5] 8-Stufen-Automatik; [6] 17-Zoll-Bereifung; [7] 17-Zoll-Bereifung, Bestandt. Ausstattung Highline (1750 €); [8] Sportsitze, Bestandt. Ausstattung Highline (1750 €)

### Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)

| | | | |
|---|---|---|---|
| Werkstattkosten [1] | 500 € | 548 € | 482 € |
| Rabatt [2] | k.A. | 25,5 % / 5801 € | 26,9 % / 6638 € |
| WV nach 4 Jahren / 20.000 km p.a. | 58,6 % / 12.945 € | 63,7 % / 14.492 € | 60,2 % / 15.396 € |

[1] Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; [2] Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten

### Versicherung / Steuern pro Jahr

| | | | |
|---|---|---|---|
| HP / VK / TK Typklassen | 16 / 19 / 20 | 16 / 21 / 23 | 14 / 18 / 20 |
| HP / VK / TK Kosten | 427 / 591 / 172 € | 427 / 589 / 238 € | 375 / 535 / 172 € |
| Abgasnorm / Steuer | Euro 6d-Temp / – | Euro 6d-Temp / – | Euro 6c / – |

Ergonomisch gibt es am Golf wenig auszusetzen. Top-Verarbeitung und Materialqualität

Der Golf federt auch ohne adaptive Dämpfer souverän und läuft tadellos geradeaus

Der TSI ist sparsam, nicht temperamentvoll

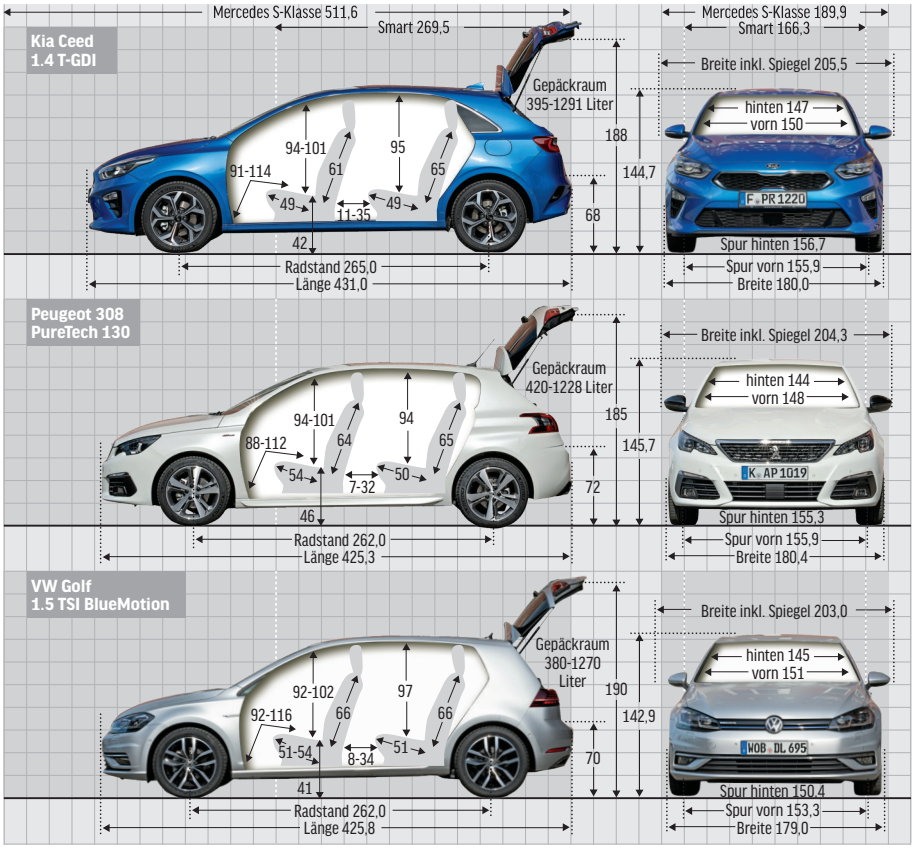
Die bequemen Sportsitze gehören zur Highline

## CONNECTIVITY

Das Navigationssystem Discover Pro bietet für 2435 Euro eine riesige Funktionsvielfalt sowie einen eingebauten Festplattenspeicher und ein DVD-Laufwerk. Dem Topmodell der Golf-Multimediasysteme würden aber ein Lautstärkeregler und ein weiterer Regler zum Scrollen durch die Menüs gut zu Gesicht stehen. In der Basis kostet beim VW selbst eine Freisprecheinrichtung Aufpreis (205 Euro).

### ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK

Alle Maße in cm




gleichsweise harter Kerl, der selbst kleinere Unebenheiten an seine Fahrgäste weitergibt und auch auf der Autobahn stets etwas unruhig unterwegs ist.

Ähnliches gilt für den Peugeot, der als einziger Testkandidat hinten über eine Verbundlenkerachse verfügt. Immerhin: Da der 308 bereits serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaanlage ausgerüstet ist und für 1700 Euro Aufpreis mit einer Standheizung bestückt werden kann, sammelt er im Wertungskriterium Klimatisierung die meisten Punkte.

### Motor / Getriebe

War der Dreizylinder im ersten Vergleichstest noch die Achillesferse des Kia Ceed, beschert ihm der 140 PS starke, im Leerlauf sehr leise Vierzylinder-Turbobenziner einen Vorsprung in den Beschleunigungsprüfungen. Als Einziger knackt der Koreaner die 100-km/h-Marke aus dem Stand nach weniger als neun Sekunden. Bis Tempo 150 nimmt der Asiate dem VW 2,1 und dem Peugeot sogar 2,6 Sekunden ab.

Der Sparmeister im Test ist hingegen der Golf in der besonders spritsparenden BlueMotion-Version. Sein geschmeidig laufender 1,5-Liter-TSI verbraucht im Durchschnitt 6,2 Liter und somit 0,7 Liter weniger als die Konkurrenten. Neben der Zylinderabschaltung (ACT) sorgt eine Segelfunktion, die den Antriebsstrang bei höheren Geschwindigkeiten abkoppelt, für ei- >

## Gesamtbewertung

| KAROSSERIE | | KIA | PEUGEOT | VW |
|---|---|---|---|---|
| Raumangebot vorn | 100 [1] | 71 | 68 | 72 |
| Raumangebot hinten | 100 | 56 | 57 | 60 |
| Übersichtlichkeit | 70 | 35 | 35 | 41 |
| Bedienung/Funktion | 100 | 86 | 80 | 88 |
| Kofferraumvolumen | 100 | 35 | 37 | 33 |
| Variabilität | 100 | 34 | 29 | 36 |
| Zuladung/Anhängel. | 50/30 | 33 | 32 | 33 |
| Sicherheitsausstatt. | 150 | 48 | 42 | 66 |
| Qualität/Verarbeitg. | 100/100 | 148 | 148 | 151 |
| **KAPITELWERTUNG** | **1000** | **546** | **528** | **580** |
| **FAHRKOMFORT** | | | | |
| Sitzkomfort vorn | 150 | 133 | 129 | 136 |
| Sitzkomfort hinten | 100 | 70 | 67 | 72 |
| Ergonomie | 150 | 125 | 122 | 130 |
| Innengeräusche | 50 | 40 | 38 | 35 |
| Geräuscheindruck | 100 | 68 | 64 | 66 |
| Klimatisierung | 50 | 36 | 37 | 34 |
| Federung leer | 200 | 131 | 130 | 138 |
| Federung beladen | 200 | 131 | 127 | 132 |
| **KAPITELWERTUNG** | **1000** | **734** | **714** | **743** |
| **MOTOR / GETRIEBE** | | | | |
| Beschleunigung | 150 | 107 | 101 | 101 |
| Elastizität | 100 | – | – | – |
| Höchstgeschwindigk. | 150 | 60 | 53 | 60 |
| Getriebeabstufung Schaltung | 100 | 86 | 91 | 86 |
| Kraftentfaltung | 50 | 38 | 35 | 36 |
| Laufkultur | 100 | 68 | 63 | 70 |
| Verbrauch | 325 | 251 | 251 | 264 |
| Reichweite | 25 | 13 | 14 | 15 |
| **KAPITELWERTUNG** | **1000** | **623** | **608** | **632** |
| **FAHRDYNAMIK** | | | | |
| Handling | 150 | 81 | 74 | 71 |
| Slalom | 100 | 70 | 71 | 72 |
| Lenkung | 100 | 79 | 75 | 82 |
| Geradeauslauf | 50 | 38 | 40 | 40 |
| Dosierbarkeit der Bremse | 30 | 19 | 18 | 20 |
| Bremsweg kalt | 150 | 127 | 117 | 108 |
| Bremsweg warm | 150 | 121 | 113 | 108 |
| Traktion | 100 | 38 | 38 | 38 |
| Fahrsicherheit | 150 | 135 | 135 | 135 |
| Wendekreis | 20 | 15 | 16 | 15 |
| **KAPITELWERTUNG** | **1000** | **723** | **697** | **689** |
| **EIGENSCHAFTSWERTUNG** | **4000** | **2626** | **2547** | **2644** |
| **KOSTEN / UMWELT** | | | | |
| Bewerteter Preis [2] | 675 | 220 | 238 | 208 |
| Wertverlust [3] | 50 | 25 | 23 | 22 |
| Ausstattung | 25 | 21 | 22 | 21 |
| Multimedia | 50 | 26 | 24 | 26 |
| Garantie/Gewährlst. | 50 | 46 | 43 | 28 |
| Werkstattkosten [4] | 20 | 15 | 15 | 15 |
| Steuer [5] | 10 | – | – | – |
| Versicherung | 40 | 35 | 35 | 36 |
| Kraftstoff | 55 | 40 | 40 | 42 |
| Emissionen | 25 | 23 | 22 | 22 |
| **KAPITELWERTUNG** | **1000** | **451** | **462** | **420** |
| **GESAMTWERTUNG** | **5000** | **3077** | **3009** | **3064** |
| **PLATZIERUNG** | | **1** | **3** | **2** |

[1] maximal erreichbare Punktzahl, [2] inkl. Testwagen-Optionen, [3] ermittelt durch die DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahreslaufleistung 20.000 km), 4 ermittelt durch den ADAC; [5] keine Wertung, da noch keine $CO_2$-Werte und WLTP-Norm verfügbar

ne hohe Effizienz. Außerdem schaltet sich der Motor selbst in der Stadt häufig komplett ab, wenn der Fahrer vom Gas geht. Allerdings steht bei dieser Motorvariante des Golf die Homologation gemäß WLTP noch aus – im Gegensatz zu Ceed und 308, deren Triebwerke dank Ottopartikelfilter bereits die Abgasnorm Euro 6d-Temp erfüllen.

Der Peugeot bestreitet den Test übrigens mit einem Dreizylinder. Das Triebwerk hängt recht munter am Gas und agiert für die Bauart angenehm kultiviert, ohne jedoch die Laufruhe der beiden Vierzylinder zu erreichen. Ein Vorteil des 308 ist die Achtstufen-Automatik. Sie schaltet sanfter und situationsgerechter als die Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe der beiden Rivalen.

### Fahrdynamik

Mit seinem agilen Einlenken, dem stoisch neutralen Fahrverhalten im Grenzbereich und dem willig mitlenkenden Heck bereitet der Kia Ceed auf kurviger Strecke nicht nur viel Fahrfreude, sondern verweist die Kontrahenten auf dem Handlingkurs mit ordentlichem Vorsprung auf die Plätze. Darüber hinaus brilliert der Koreaner mit seiner zupackenden Bremsanlage, die ihn aus Tempo 100 nach nur 32,3 Metern (kalt) zum Stillstand bringt.

Dem Peugeot merkt man bei forcierter Kurvenfahrt das geringe Leergewicht von 1269 Kilogramm an. Dementsprechend wirft sich der Franzose mit ausgeprägter Leichtfüßigkeit in Kurven, wird aber zuweilen etwas früh von seinem ESP an die Kette gelegt. Zudem vermittelt die Lenkung wenig Gefühl und überrascht in schnellen Wechselkurven mit einem eigentümlich hohen Kraftaufwand.

Der Golf gefällt hingegen eher mit seiner hoch entwickelten Fahrsicherheit als mit übermäßigem querdynamischen Tatendrang. Trotz der präzisesten Lenkung fängt er sich auf der Handlingstrecke einen Rückstand von 2,7 Sekunden auf den Kia und von 0,8 Sekunden auf den Peugeot ein. Außerdem schwächelt der VW, der im Grenzbereich stärker über die Vorderräder schiebt als die Rivalen, beim Verzögern: Mit kalter Anlage braucht der VW aus Tempo 100 1,9 Meter mehr Weg für die Vollbremsung als der Ceed. Das kostet viele Punkte.

### Umwelt / Kosten

Die siebenjährige Herstellergarantie kommt nicht nur beim Kunden gut an. Sie beschert dem Kia Ceed auch viele Punkte im Kostenkapitel. Das günstigste Angebot im Test ist der Kia Ceed mit seinem bewerteten Preis von 26.690 Euro allerdings nicht.

Dieser Titel geht an den Peugeot 308, der mit den testrelevanten Extras 1520 Euro günstiger als der Koreaner und satte 3555 Euro billiger ist als sein deutscher Konkurrent. Außerdem gewähren die Franzosen fünf Jahre Garantie und einen autolebenslangen Mobilitätsservice bei Einhaltung der vorgeschriebenen Wartungsintervalle. Dadurch sammelt der 308 im Wertungspunkt Garantie nur drei Zähler weniger als der Kia und sichert sich in Summe sogar den Sieg im Kostenkapitel.

Der VW Golf fällt seinerseits mit den günstigsten Versicherungseinstufungen und den niedrigsten Aufwendungen für den Kraftstoff positiv auf. Das reicht aber nicht, um die rote Laterne im Kostenkapitel loszuwerden. ■

## FAZIT

Marcel Kühler

*Revanche gelungen: Der **Kia Ceed** erringt den Testsieg. Mit seinem spritzigen Motor, dem flinken Handling und der langjährigen Herstellergarantie verweist er die Wettbewerber auf die Plätze.*

*Somit bleibt dem erfolgsverwöhnten **VW Golf** nur der zweite Platz. Der insgesamt höchste bewertete Preis und die im Vergleich zur Konkurrenz weniger beeindruckende Verzögerung kosten am Ende zu viele Punkte. Der Sieg in der Eigenschaftswertung zeigt aber eindrucksvoll, wie gut die siebte Golf-Generation im Spätherbst ihrer Karriere noch ist.*

*Die Bronzemedaille geht nach Frankreich. Der **Peugeot 308** bringt das größte Kofferraum-Standardvolumen mit und ist in diesem Vergleichstest das günstigste Angebot. Das reicht aber nicht, um an der Konkurrenz vorbeizuziehen.*

## AUTO ZEITUNG TEST Verbräuche

Den bepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 Kilometer langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU-, Sparfuchs- und Maximalverbräuche dienen lediglich als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.

| | KIA | PEUGEOT | VW |
|---|---|---|---|
| EU-Verbrauch | 5,9 | 5,2 | 5,1 |
| Sparfuchs | 5,3 | 5,3 | 4,9 |
| Maximal | 16,2 | 18,6 | 16,8 |
| **Testverbrauch** | **6,9 l S** | **6,9 l S** | **6,2 l S** |

AUTO ZEITUNG TANKT: TOTAL excellium