

▲ Die tolle Bühne vor der Elbphilharmonie öffnete uns Stage Entertainment (u. a. "König der Löwen")

Der neue Skoda Scala drängt auf die wichtigste Bühne – die Größe hat er. Aber auch das Format?

SUV oder sparsamen Kleinwagen noch

ORHANG AUF ZUM GROSSEN bietet. Und auf dieser Bühne tritt nun AUFTRITT! Bei Kompakten der Scala auf. Ein großer Name, strömt das Publikum scharen- irgendwas zwischen Mailand und weise-dakönnen die modischen Showtreppe, aber auch ein großes Auto, das mit seinen Ausmaßen und seiner Technik mitten hineinplatzt ins Das Autopublikum hat einen feinen turbulente Schauspiel. Bei den Kom-Sinn dafür, wer fürs Geld reelle Kunst pakten ist gerade ganz schön Wirbel.

Dort steht der Golf, das alte Serienzugpferd, kurz vorm Abgang und schwächelt langsam. So haben sich ein paar jüngere Typen in den Vordergrund gespielt, allen voran ein Duo gut ausgebildeter Koreaner: Hyundai i30 und Kia Ceed kommen aus der gleichen Schule, hatten deutsche Lehrmeister

und zeigen den Ehrgeiz, immer besser zu werden, um ganz nach oben zu kommen. Das ist dem frischen Ceed zuletzt sogar gelungen, als er den Wolfsburger Dauersieger im AUTO BILD-Vergleich vom Thron stieß. Kurz: Kia und Hyundai haben das Golf-Gen.

Das hat der blutjunge Scala auch, wenngleich auf andere Weise. Zunächst einmal kommt er aus dem gleichen Stall, die VW-Abstammung

Der Scala wählt den kleineren Anzug, dehnt und streckt ihn bis aufs Außerste. **Und er passt**

schimmert im Skoda bei jedem Schalter durch. Er wäre aber kein Skoda, würde er nicht wieder einen typischen Dreh bringen: Der Scala zieht einen kleineren, günstigeren Anzug an, in diesem Fall die Plattform des Polo, die der Scala bis aufs Äußerste dehnt und streckt. Und siehe da, er passt!

diese moderne, flexible Basis (heißt eine Ausstrahlung? 🗢

So betritt der Scala die Bühne zum ersten Vergleich mit dem 1,5-Liter-Benziner mit Doppelkupplungsgetriebe – unter Kompakten ein starkes, anerkanntes Stück, das auch die Konkurrenz in ähnlicher Weise im Repertoire hat. Die Besetzung vervollständigt der Renault Mégane: Der französische Charakterdarsteller hat seit Jahrzehnten sein festes Publikum Mit seinen 4,36 Meter Länge eben und stellt Skoda, Hyundai und Kia die auch in die Kompaktklasse, weil er wichtige Frage: Habt ihr denn auch

AUTOBILD.DE 23. MAI 2019

TEST & TECHNIK



RENAULT MÉGANE TCe 160



Temperamentvoller Antrieb, komfortable Sitze und Federung, umfangreiche Ausstattung

Eng in Fond und Kofferraum, unpraktisch in der Bedienung. Als Bose-Version teurer als die anderen

REDEN WIR ÜBER DIE FIGUR, weil die auch das Können des Renault beeinflusst. Die breiten Schultern, der Kopf wie zum Sprung geduckt - man ahnt es: Der Franzose sieht verdammt gut aus, aber das Platzwunder, das andere Kompakte herbeizaubern, hat er nicht drauf. Zu eng der Fond, zu hoch die Ladekante am Kofferraum, die Schönheit hat halt ihren Preis. Wenn er wenigstens praktischer zu bedienen wäre: Das R2-Link-System mit dem hohen Mitteldisplay verlangt Aufmerksamkeit, ganz reibungslos funktioniert das alles nicht. Was sind seine Glanznummern? Der Mégane kann singen und swingen!

Singen, weil der 1,33-Liter-Turbo (läuft auch in der A-Klasse) mit kerni
Der Mégane glänzt gem Sound die anderen stehen lässt. Und swingen, wenn seine weichere Federung böse deutsche Straßen wegbügelt. Dann verwöhnt

beim Singen und Swingen. Chapeau!

der Renault mit flauschig-breiten Sitzen und dem Sound seiner Bose-Anlage. Also, hübsch zurücklehnen, denn ein Sportler wird er mit diffuser Lenkung und der verschnarchten Doppelkupplung, die gerne den Einsatz verpasst, nicht mehr. Trotzdem: Chapeau!





roßer Dreh zahlmesser in der Mitte, lempo als Di gitalanzeige. linten reicht ein Wort: aua



HYUNDAI i30 1.4 T-GDI

522 Punkte

Geräumig genug für die Familie, sportliche Ausstattung, tolle Bremsen, reibungslose Bedienung

Im Fond kurze Sitze, straffe Federung, nach hinten unübersichtlich, großer Wendekreis

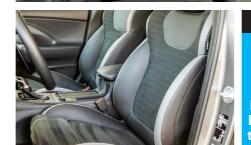
DER ZWILLING DES CEED – diese Bezeichnung wird Hyundai wie Kia wehtun, trifft aber den Kern. Denn die Koreaner haben zwei Kompakte auf die Räder gestellt, die spürbar eng miteinander verwandt sind. Gleicher Antrieb, gleiche Abmessungen, beide echte Golf-Jäger.

Die Schaltwippen hinterm Lenkrad

Dann reden wir also über die Unterschiede. Der i30 tritt hier als sportliche N-Line auf. Das beginnt beim gierigeren Kühler, die Sportsitze machen viel Spaß können die Sitzflächen verlängern, hinterm Lenkrad warten große

Schaltwippen. Die machen richtig Spaß, wenn der Sport-Modus eingeschaltet ist. Dann arbeitet die Lenkung schön bissfest, die Automatik (die schön unauffällig schaltet) hebt die Drehzahl an. Gut so, denn der schwächste, aber drehfreudigste Motor im Vergleich braucht Schwung, um mitzuhalten. Dazu passt das ehrlichknackige Fahrwerk, Familien hätten es gerne sanfter. Aber die können ja auch nebenan beim Kia vorbeischauen...





Schwarzes Interieur, Fahrmodus[,] Schalter n der Mittel console. Fes te Sportsitze



KIA CEED 1.4 T-GDI

Der butterweiche

FLAUSCHIG

Analogtacho

und weichere

Kunststoffe

als der

Skoda. Der

lange leise.

.4-Liter läuf

im Alltag besonders

Antrieb gefällt



Manchmal hölzerne Federung, keine Echtzeit-Stauinfo, nur zwei Fahrprogramme zur Wahl

WER DEN GOLF ÜBERTRIFFT, muss gut sein. Der Ceed ist gut. So unauffällig, vielseitig und fit wie Siegertypen nun mal auftreten müssen. Vorne empfängt er seine Gäste mit einladender Weite, weichen Kunststoffen bis in die Türen und einer Bedienwelt, die keine Fragen aufgibt. So analog wie möglich, so digital wie nötig. Der 1,4-Liter-Turbo startet schön laufruhig und beginnt erst beim Ausdrehen zu dröhnen. Auch das Doppelkupplungsgetriebe schaltet die Gänge butterweich und nimmt erst im Sport-Modus das Messer zwischen die Zähne. Diese Gewinnermentalität, im Alltag stark

zu sein, zieht sich durch den ganzen Kia. Lenkung und Federung haben gegenüber früher deutlich gewonnen: Man spürt das Bemühen, fast "deutsch" zu arbeiten, mit straffen Kräften und kurzem Nachschwin-

gen. Erst bei flotterer Gangart fehlt das letzte Quäntchen, das Familien(väter) auch nicht brauchen. Dafür bietet der Kia Stau- und Parklenk-Assistent zum günstigsten Preis. Was stört noch? Nach hinten wird der Kia beim Einparken unübersichtlich – wie der Golf.





SKODA SCALA 1.5 TSI ACT



Geräumig in Fond und Kofferraum, flotter Motor, sparsam im Verbrauch, guter Werterhalt

Vorne am schmalsten, magerste Ausstattung, wenig variabler Kofferraum, nur zwei Jahre Garantie

ES FREUT DIE FAMILIE, wie Skoda seinen Kompakten einkleidet: hohe Türen, bequemer Einstieg nach hinten und ein Fond mit Platz wie im Golf. Der Kofferraum übertrifft alles, darin verschwinden sogar Kinderwagen. Die sachlichen Skoda-Linien schaffen große Fenster

und schöne Übersicht, aber zaubern **Der Scala ist** können auch die Tschechen nicht. **eher Praktiker als**Viel hartes Plastik und Knarzen im Cockpit verraten den Rotstift, der eine Pistensau schmalere Innenraum die Herkunft. Die Technik aus dem Polo

liefert auch in Kompakten eine souveräne Federung (Sportfahrwerk ist überflüssig), die feinfühlige Lenkung und standfeste Bremsen – den Spagat zwischen agilem Fahren und schönem Komfort kriegt er am besten hin. Eine Prise Sport liefern die festen Sportsitze und der akustisch präsente Vierzylinder. Wichtiger als das Sportfahrwerk finden wir den doppelten Ladeboden (150 Euro) oder die umlegbare Beifahrerlehne (80 Euro). Der Skoda ist eher Praktiker als Pistensau.





Digital-Cock

pit für 470 Euro extra, hinten viel **Platz trotz** dicker Vor-

UTOBILD.DE **23. MAI 2019**

AUTOBILD.DE 23. MAI 2019

TEST & TECHNIK

Fahrzeugdaten	HYUNDAI	KIA	RENAULT	SKODA
Motor Bauart/Zylinder	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo
Einbaulage	vorn quer	vorn quer	vorn guer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette	Kette	Zahnriemen
Hubraum	1353 cm ³	1353 cm ³	1332 cm ³	1498 cm ³
kW (PS) bei U/min	103 (140)/6000	103 (140)/6000	117 (159)/5500	110 (150)/5000
Nm bei U/min	242/1500	242/1500	270/1800	250/1500
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h	206 km/h	205 km/h	219 km/h
Getriebe	Siebengang-Doppelkupplung	Siebengang-Doppelkupplung	Siebengang-Doppelkupplung	Siebengang-Doppelkupplung
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	225/40 ZR 18 Y	225/45 R 17 V	205/50 R 17 V	205/50 R 17 V
Reifentyp	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Primacy 3	Bridgestone Turanza T005
Radgröße	7,5 x 18"	7 x 17"	7 x 17"	7 x 17"
Abgas CO ₂	144 g/km	142 g/km	148 g/km	140 g/km
Verbrauch*(kombiniert, WLTP)	6,31	6,31	7,2	6,21
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	50 l/Super	50 l/Super	47 I/Super	50 l/Super
Partikelfilter	Serie	Serie	Serie	Serie
Kältemittel/Klimaanlage	R1234yf	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Vorbeifahrgeräusch	69 dB(A)	71 dB(Å)	66 dB(A)	69 dB(A)
Anhängelast gebr./ungebr.	1410/600 kg	1410/600 kg	1650/675 kg	1250/620 kg
Kofferraumvolumen	395-1301	395-1291	402-1247	467-1410 I
Länge/Breite/Höhe	4340/1795-2040**/1455 mm	4310/1800-2055**/1447 mm	4359/1814-2058**/1438 mm	4362/1793-1988**/1471 mm

Kosten/Garantien

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

Abgasnorm	Euro 6d-Temp-Evap	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp
Steuer pro Jahr	126 €	122 €	134 €	120 €
Typklassen HPF/VK/TK	18/22/22	18/22/22	18/23/23	15/18/19
Werkstattintervalle	15 000 km/1 Jahr	15 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	200/400 €	200/400 €	250/450 €	280/460 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	5 Jahre/ohne	7 Jahre/150 000 km	5 Jahre/100 000 km	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	unbegrenzt	unbegrenzt	unbegrenzt

Messwert	e			AUTO BILD testet mit .	JET-Kraftstoffen JET
Beschleunigung	0-50 km/h	3,6 s	3,6 s	3,2 s	3,4 s
	0-100 km/h	9,2 s	8,9 s	8,1 s	8,6 s
0-130	0/0-160 km/h	14,9/23,8 s	14,6/23,5 s	13,1/20,8 s	13,5/20,7 s
Zwischenspurt	60-100 km/h	4,7 s	4,6 s	4,2 s	4,2 s
	80-120 km/h	6,1 s	6,1 s	5,5 s	5,5 s
Leergewicht/Zuladung		1374/496 kg	1370/500 kg	1348/491 kg	1283/434 kg
Gewichtsverteilung v./h.		61/39 %	61/39 %	63/37 %	60/40 %
Wendekreis links/rechts		11,0/11,3 m	11,1/11,3 m	11,3/11,3 m	11,0/11,6 m
	0 km/h kalt	34,1 m	33,2 m	36,6 m	34,6 m
aus 100	km/h warm	32,8 m	32,2 m	36,1 m	33,7 m
Innengeräusch	bei 50 km/h	61 dB(A)	58 dB(A)	58 dB(A)	57 dB(A)
	bei 100 km/h	68 dB(A)	65 dB(A)	65 dB(A)	65 dB(A)
	bei 130 km/h	71 dB(A)	68 dB(A)	69 dB(A)	69 dB(A)
Testverbrauch - CO ₂		7,1 I S – 168 g/km	7,3 S - 173 g/km	6,7 S - 159 g/km	6,6 I S – 157 g/km
Reichweite		700 km	680 km	700 km	750 km
Sportverbrauch		9.81\$	10.618	9.418	9.018
Testverbrauch		7.1 I S	7.318	6.718	6,618
zum Vergleich: Werksanga	abe	6,3 S (Abweichung: +13 %)	6,3 S (Abweichung: +16 %)	7,2 S (Abweichung: -7%)	6,2 S (Abweichung: +6%)
Sparverbrauch		5.618	5.518	5.218	5.318

54 km Autobahn, davon 20 Vollgas; Durchschnitt der 155-km-Testrunde von AUTO BILD; 101 km Stadt und Land mit wenig Gas

Preise/Ausstattung

Modell	Hyundai i30 1.4 T-GDI DCT	Kia Ceed 1.4 T-GDI DCT	Renault Mégane TCe 160 EDC GPF	Skoda Scala 1.5 TSI ACT DSG
Grundpreis	22 750 €	22 090 €	22 990 €	25 200 €
Testwagenausstattung	N-Line (1900 €)	Spirit (2600 €)	Bose Edition (4500 €)	Style (2000 €)
Automatikgetriebe	1900 €	1600 €	1900 €	S
Navigationssystem	1400 €*	890 €*	S	1190 €*
Parksensoren v./h.	N**/S	690 €*/S	890 €*/S	310 €/S
LED-Scheinwerfer	900 €	S	1190 €*	740 €
Keyless Go	900 €*	690 €*	S	170 €
Sitzheizung vorn	S	S	S	S
Klimaautomatik	900 €*	S	S	S
Spurhalteassistent	S	S	S****	S
Anhängerkupplung	Z	ab 630 €	Z	790 €
Metalliclackierung	590 €	590 €	650 €	550 €
Testwagenpreis (wird gewertet)	29 170 €***	27.870 €****	29 690 €****	29 430 €*****

S = Serie; N = nicht lieferbar; Z = Zubehör; * Paketpreis; ** Serie bei höherer Ausstattung; **** inkl. Ausstattung N-Line 1900 \pounds , Automatikgetriebe 1900 \pounds , Navigationspaket 1400 \pounds , Sicherheitspaket 1220 \pounds ; **** inkl. Ausstattung Spirit 2600 \pounds , Automatikgetriebe 1600 \pounds , Navigationspaket 890 \pounds , Technologiepaket 690 \pounds ; ***** passiv; ****** inkl. Ausstattung Bose-Edition 4500 \pounds , Automatikgetriebe 1900 \pounds , 8,7-Zoll-Touchscreen 300 \pounds ; ******* inkl. Ausstattung Style 2000 \pounds , Infotainment Business Amundsen 1350 \pounds , Sportfahrwerk 390 \pounds , Sportsitze 490 \pounds

WERTUNGEN Σ Karosserie 20 20 10 Platzangebot vorn 14 16 16 15 16 7 Platzangebot hinten 14 Raumgefühl 7 7 Kofferraum Variabilität 10 2 5 Zuladung Anhängelast 3 4 Übersichtlichkeit Qualitätseindruck 20 17 16 16 Funktionalität Antrieb Beschleunigung Zwischenspurt 3 3 Laufkultur Drehfreude/Ansprechen 10 7 7 7 7 20 30 Getriebe 21 22 21 22 Testverbrauch 125 94 89 90 90 **Fahrdynamik** Fahrsicherheit 20 Geradeauslau 20 17 17 Lenkung Traktion 5 5 5 5 5 Wendekreis

Connected C	Car				
Telefon	5	5	4	4	4
Navigation	10	8	5	5	7
Onlinefunktionen/Apps	10	10	6	6	7
Audio	5	5	5	5	5
Assistenzsysteme	20	15	15	13	12
Connected-Car-Wertung	50	43	35	33	35
Umwelt					
Außenabmessungen	1 15	9	9	9	8
Leergewicht	15	12	11	11	11
CO ₂ -Ausstoß	20	14	13	13	14
Effizienzklasse	5	4	4	4	4
Außengeräusch	5	4	3	4	4
Umwelttechnik	40	18	18	18	18
Umweltwertung	100	61	58	59	59
Komfort					
Einstieg	1 5	4	4	4	3
Sitzposition	10	8	8	8	7
Sitze vorn	15	13	12	12	10
Sitze hinten	10	8	8	7	7

	EINSTIEG	5	4	4	4	J
	Sitzposition	10	8	8	8	7
	Sitze vorn	15	13	12	12	10
	Sitze hinten	10	8	8	7	7
	Bedienbarkeit	10	8	8	8	5
	Federung	30	22	22	22	20
	Innengeräusch	10	8	8	7	8
	Geräuscheindruck	10	8	8	8	8
	Komfortausstattung	15	12	15	14	13
	Klimatisierung	10	6	6	6	6
	Komfortwertung	125	97	99	96	87
	Eigenschaftswertung	650	485	470	468	443
(HECK	Kosten					
~						

	Ligenschaltsweitung	UJU	400	4/0	400	44 0
S. HABERLAND, HOLGER KARKHECK	Kosten					
₹.	Preis	50	26	28	26	25
199	Wiederverkauf*	15	10	11	9	6
오	Steuer/Versicherung	10	7	5	5	4
IAN	Wartung	10	4	2	2	4
ABER.	Garantien	15	4	14	12	10
S.	Kostenwertung	100	51	60	54	49
3	Gesamtwertung	750	536	530	522	492
뿡						
BARENSCHEE (4),	Platzierung		1.	2.	3.	4.
	Preis in Euro		29 430	27 870	29 170	29 690
T0S: I.	Preis pro Wertungspunkt		54,90	52,58	55,88	60,34
=	Droin-Laintunga-Ciagor		1 7	1	2	1

* ermittelt von **SCHWACKE** Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf www.autobild.de

PLATZIERUNG



Skoda Scala Viel Auto fürs Geld, Skoda fährt direkt gegen den Golf – und auf Platz eins. 536 Punkte



Kia Ceed Derzeit das beste Preis-Leistungs-Verhältnis bei den Kompakten. Klasse! **530 Punkte**



Hyundai i30 Nur Nuancen schwächer und teurer als der Zwilling aus Korea. **522 Punkte**



Renault Mégane Die französische Melange aus Sport und Komfort fällt leicht ab. 492 Punkte

			CO-	IND	EX
Noten von 1 bis 5**					
ANTEIL AN GESAN	ITNOTE I	SKODA	I KIA	I HYUNDAI	I RENAULT
Abgasreinigung	40%	2	2	2	2
Testverbrauch/CO ₂ -Ausstoß	30 %	4	4	4	4
Verkehrsbelastung	20 %	2	2	2	2
Klimatechnik	10 %	5	5	5	5
Gesamtnote		2,9	2,9	2,9	2,9
Platzierung		1.	1.	1.	1.

Ein typisches Ergebnis bei Kompakten: Die vier Autos liegen gleichauf, weil sie dem gleichen Publikumsgeschmack folgen. Kompakte Ausmaße, mittelstarke Benziner und sauberes Abgas, Kältemittel wie üblich R1234yf.



Die Idee, einen Kleinwagen zu verlängern, bringt auch bei Kompakten den Sieg. Weil der Scala Platz und Technik bietet, wird er auch dem Golf Käufer abjagen. Überzeugen können wieder die reifen Koreaner

**Eco-Index-Bewertungskriterien

ABGASREINIGUNG
Note 1: Euro 6d, E-Autos
Note 2: Euro 6d-Temp
Note 3: SCR+LNT,
motornaher SCR, BPF²
Note 4: SCR, Gasantrieb
Note 5: alle anderen
TESTYERBRAUCH/CO₂
Note 1: bis 100 g/km CO₂

Note 1: bis 100 g/km CO₂
Note 2: bis 130 g/km
Note 3: bis 150 g/km
Note 4: bis 170 g/km
Note 5: alle anderen
VERKEHRSBELASTUNG
(Länge x Breite x Gewicht)
Note 1: bis 6
Note 2: bis 12
Note 3: bis 15
Note 4: bis 18
Note 5: alle anderen

Note 4: bis i8
Note 5: alle anderen
KLIMATECHNIK
Note 1: CO₂ (Serie)
Note 2: CO₂ (Aufpreis)
Note 3: R1234yf mit
Sicherheitstechnik/E-Auto
Note 4: R1234yf in Saugbenziner oder Turbodiesel
Note 5: alle anderen
1 LNT: NO₂-Speicherkat

²BPF: Benzinpartikelfilter

AUTOBILD.DE **23. MAI 2019**

Beste Bremsen aus Korea

Hyundai und Kia

liefern Brems-

wagen, der Skoda stoppt sich

warm. Nach zehnmal steht er

werte wie Sport-

schneller als beim kalten Erstanlauf.

3