

Wie viel Audi steckt in dieser

Kia fordert Audi. Der dynamische Pro Cee'd sticht ganz offensichtlich gegen den etablierten A3. Eint die beiden mehr als das Design von Peter Schreyer?



Egal ob doppeltes Lottchen, Kessler-Zwillinge oder Klitschko-Brüder – die gemeinsamen Wurzeln dieser drei Pärchen muss man wahrlich nicht suchen. Ganz anders bei Audi A3 und Kia Pro Cee'd. Klar, in beiden Fällen handelt es sich um dreitürige Kompakte mit sportlichem Einschlag. Von Zwillingen kann aber keine Rede sein.

Dennoch bestehen zwischen dem deutschen Pre-

mium-Golf und der koreanischen Spar-Alternative engere Verbindungen als erwartet. Kommt der A3 zum Beispiel nicht aus Brüssel, sondern (wie erwartet) aus Ingolstadt, muss er nur 750 Kilometer Richtung Osten reisen, um in Zilina in der Slowakei die Geburtsstätte des Pro Cee'd zu erreichen. So nah kann Korea sein.

Und es kommt noch dichter. Sowohl der Audi A3 als auch der Kia Pro Cee'd stam-

men nämlich aus der gleichen Feder – der von Peter Schreyer. Zwischen 1994 und 2002 zeichnete der gebürtige Bayer für das Design so flotter Ringkämpfer wie TT oder eben A3 verantwortlich, seit dem 1. September 2006 kümmert er sich um die Formsprache der Korea-Karosserien. Und unter diesem Aspekt gewinnt die Frage nach dem Audi-Anteil im kompakten Kia gleich eine ganz neue Dimension.

Karosserie

A3 und Pro Cee'd sehen flott aus, bieten ausreichend Platz

So schön kann die Golf-Klasse sein – A3 und Pro Cee'd zeigen als Dreitürer erfrischend viel sportlichen Coupé-Charakter. Der Kia wirkt dabei etwas auffälliger geschminkt, der Audi eher cool und clean – beglückwünschen kann man Herrn Schreyer zu beiden Kreationen.

Innen setzt sich der intensive Eindruck nahtlos fort. Im sauber zusammengepackten Kia wirken die Materialien zwar etwas einfacher als im hochpreisigen Audi, die Qualität der Oberflächenreparaturen bereitet aber keine Kopfschmerzen.

Gleiches gilt beim Angebot. Trotz der Profilfalten kneift es sich in der zweiten Reihe des Koffers nicht wirklich, geht aber gemütlicher zu als

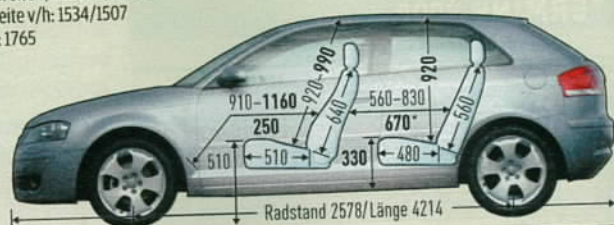


Der A3 wirkt cool, trägt unterm Blech die Golf-V-Plattform mit 2,58 Meter Radstand

ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite v/h: 1470/1440
Spurweite v/h: 1534/1507
Breite: 1765

Testbereifung: Pirelli



Die fett gedruckten Angaben werden bewertet

* Norm bei 1

Kia?



Riesiger Audi-Grill gegen wuchtige Kia-Schürze: Der A3 (links) muss sich gegen heftige Angriffe des Pro Cee'd wehren - der kommt in Weiß richtig gut rüber

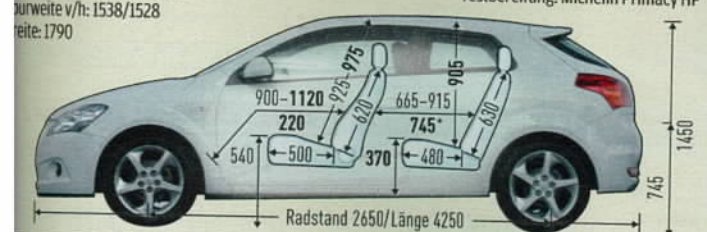


Das stark eingezogene Heck behindert zwar die Rücksicht, verleiht dem Kia aber ein tolles Profil. Dank 2,65 Meter Radstand bleiben die Überhänge klein

ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite v/h: 1490/1460
 Spurweite v/h: 1538/1528
 Höhe: 1790

Testbereifung: Michelin Primacy HP



Nach den gedruckten Angaben werden bewertet

* Norm bei 1 m Beinraum vorn

Auto Bild .tv

www.autobild.tv

Sehen, was läuft - täglich neu!



Fernsehen war gestern, TV läuft heute im Internet - so wie AUTO BILD TV! Rund um die Uhr, hochauflösend, rasend schnell. Mit spannenden Reportagen, Tests, Service, Interviews und - natürlich - den neuesten Autovorstellungen aus aller Welt. Insgesamt mehr als 200 Filme, dazu exklusive Erlkönig-Videos. Und jeden Donnerstag ab 12 Uhr im Netz unter www.autobild.tv - das wöchentliche Magazin AUTO BILD TV.

Hicks! Man trifft sich mit Freunden, es ist gemütlich, und dann trinkt man doch das berühmt-berüchtigte Gläschen zu viel. Na ja, nur eine Ausnahme eben. Dass die im Extremfall tödlich enden kann, wird leider oft vergessen. Aber auch ohne Unfall kann das böse enden, denn bei Alkohol am Steuer kennt die Justiz keinen Spaß: Welche Strafen drohen? Hier ein Überblick.



Kompaktwagen-Vergleich In der Kompaktklasse ist der VW Golf nach wie vor das Maß der Dinge. Allerdings wird die Luft immer dünner. Zwei der heißesten Golf-Jäger sind der Kia Pro Cee'd und der Audi A3, die beide mit betont sportlichem Design dem behäbigeren Golf die Kunden abluchsen möchten. Wir haben den 125 PS starken Audi A3 1.4 TSI gegen den Kia Pro Cee'd mit 143 PS Leistung getestet. Pikant: Beide Autos stammen vom selben Designer, vom Ex-Audi-Designchef und heutigem Kia-Designer Peter Schreyer nämlich. Kann der preisgünstige Kia gegen den noblen Audi bestehen? Wer von den beiden darf als erster zur Verfolgungsjagd nach Wolfsburg fahren?

Frühjahrsputz Endlich sind die dunklen Wintermonate vorbei! Doch die ersten Sonnenstrahlen erhellen nicht nur das Gemüt, sondern auch jeden noch so versteckten Dreck am Auto. Zeit für den obligatorischen Frühjahrsputz also - wir haben uns vom Profi einige wertvolle Tipps geholt, mit denen Ihr Wagen wieder richtig strahlt.



Rüsselsheimer Duell Bei Verbrauch und Preis ist der neue Opel Agila ein echter Sparzwerg. Dazu hat er deutlich mehr Dynamik als sein Vorgänger. Kein Wunder, schließlich soll Opels Mini so endlich raus aus der Hausfrauen-Ecke. Und genau dadurch avanciert er heimlich zur hausinternen Konkurrenz des Corsa. Auf zum Duell: Ist der Agila der bessere Corsa?



Der Ingolstädter versucht mit den besser geformten Polstern und einem Herz für lange Beine dagegenzuhalten. Mit Erfolg. Als groß gewachsener Pilot fühle ich mich im

Audi einfach wohler, sitze tiefer und genieße den sportlich durchgestylten Arbeitsplatz.

Zusätzlich erlaubt die nicht ganz so extrem zugespitzte Karosserie des Audi eine deutlich bessere Rundum-

sicht. Im Kia stören massive C-Säulen und das sehr flach auslaufende Fensterband die Rücksicht doch erheblich, beim Abbiegen schaut man im Koreaner lieber zweimal nach Fahrradfahrern und Fußgängern.

Beim Einkaufen oder sonstigen Transportaufgaben schlägt Kia dann zurück. Weil die ungeteilte Sitzfläche der hinteren Bank komplett ausgebaut werden kann, schluckt der Pro Cee'd im Extremfall 130 Liter mehr als

der A3 mit geteilt klappbarer Sitzbank. Nur gut, dass beide Kontrahenten bei der Zuladung keine allzu strengen Gewichtsgrenzen vorschreiben. Der Kia darf 470 Kilo schleppen und der Audi 472 Kilo.

Knackig, klasse und kostspielig: Die feine Technik des Audi A3 kostet



Kram-Kiste: In die kleine Schublade in der Mittelkonsole passen Karten oder Kleingeld



Polster-Primus: Die Vordersitze bieten perfekten Halt, hinten klappt nur die Lehne geteilt

Schicke Schaltzentrale: Der A3 überzeugt nach wie vor mit gediegener Verarbeitung, hochwertigen Materialien und guter Bedienbarkeit



Muskel-Mini: Per Turbolader zaubert Audi aus 1,4 Liter Hubraum 125 PS – das reicht locker



Der Teppich im A3-Kofferraum wirkt wertvoll – hier fühlen sich auch teure Designer-Koffer wohl

FAHRZEUGDATEN	AUDI	KIA
Motor	Vierzylinder, Turbo, vorn quer	Vierzylinder, vorn quer
Bauart/Zylinder/Einbaulage	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Ventile/Nockenwellen	Kette	Zahnriemen
Nockenwellenantrieb	1390 cm³	1975 cm³
Hubraum	92 (125)/5000	105 (143)/6000
kW (PS) bei U/min	200/1500	186/4600
Nm bei U/min	203 km/h	205 km/h
Höchstgeschwindigkeit	Sechsgang manuell	Fünfgang manuell
Getriebe	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Antrieb	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Bremsen vorn/hinten	225/45 R 17 W	225/45 R 17 W
Testwagenbereifung	7,5x17"	7x17"
Radgröße	154 g/km	170 g/km
Abgas CO ₂	8,6/5,3/6,5 l	9,2/5,9/7,1 l
Verbrauch*	55 l/Super	53 l/Super
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	73 dB (A)	73 dB (A)
Vorbeifahrgeräusch	1200/660 kg	1500/550 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	350-1080 l	340-1210 l
Kofferraumvolumen	* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km	

MESSWERTE	AUDI	KIA
Beschleunigung 0-50 km/h	3,4 s	3,2 s
0-100 km/h	10,0 s	9,9 s
0-130 km/h	16,9 s	16,0 s
Elastizität 60-100 km/h	8,3 s (4. Gang)	10,4 s (4. Gang)
80-120 km/h	15,6 s (6. Gang)	15,8 s (5. Gang)
Leergewicht/Zuladung	1348/472 kg	1350/470 kg
Gewichtsverteilung v./h.	61/39 %	62/38 %
Wendekreis links/rechts	10,6/10,7 m	11,4/11,5 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	38,6 m	38,2 m
aus 100 km/h warm	38,8 m	38,4 m
Innengeräusch bei 50 km/h	61 dB (A)	61 dB (A)
bei 100 km/h	69 dB (A)	70 dB (A)
bei 130 km/h	71 dB (A)	73 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	8,3 l - 197 g/km	8,6 l - 206 g/km
Reichweite	660 km	610 km

KOSTEN/GARANTIE	AUDI	KIA
Abgasnorm	Euro 4	Euro 4
Steuer pro Jahr	94 €	135 €
Typklassen HPF/VK/TK	16/16/16	17/19/17
Werkstattintervalle	nach Anzeige/2 Jahre	15 000 km/1 Jahr
Kosten Ölwechsel/Inspektion	120/360 €	120/220 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	5 Jahre/150 000 km
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	10 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	5 Jahre

PREISE/AUSSTATTUNG	AUDI	KIA
Modell	A3 1.4 TFSI Attraction	Pro Cee'd 2.0 CVT EX
Airbags Fahrer/Beif./Seiten vo.	S/S/S	S/S/S
Kopfairbags vorn/hinten	S/S	S/S
ESP	S	S
Automatikgetriebe	1700 €	1230 €
elektrisches Schiebedach	800 €	1200 €***
CD-Radio	ab 575 €	S
Klimaanlage/-automatik	N/1425 €	S/280 €***
Xenon-Scheinwerfer	870 €	N
Metalllackierung	615 €	410 €
Preis	22 685 €*	19 630 €**

S = Serie, N = nicht lieferbar; * inkl. 1335 € für 17 Zoll; ** inkl. 380 € für Sportpaket; *** Paketpreis

LEASINGANGEBOTE	Audi A3 1.4 TFSI	Kia Pro Cee'd
Preis	22 685 Euro	19 630 Euro
Leasingsonderzahlung	4537 Euro	3926 Euro
Monatsrate	212 Euro	360 Euro
Gesamtkosten	12 169 Euro	16 886 Euro

* Privatleasing (Kilometerleasing), 20 Prozent Leasingsonderzahlung, 36 Monate Laufzeit, 15 000 km jährliche Laufleistung; Monatsraten gerundet; Angaben laut Herstellerbanken, ohne Gew

Grundsolide, gut und günstig: Der Kia Pro Cee'd muss sich in diesem Vergleich absolut nicht verstecken



Angenehmer Arbeitsplatz, nur die silbernen Blenden lenken von den schlichten Materialien ab, Funktionalität und Verarbeitung stimmen



Schmalhans: In der Heckklappe verbleiben nur 79 Zentimeter Ladebreite



Musik-Macher: Der Kia verbindet sich problemlos mit einem iPod, das spezielle Kabel dafür gehört zur Serie



Platz-Planer: Die einteilige Bank im Cee'd lässt sich für den Umzug ausbauen



PS-Protz: Der 2.0er leistet 143 PS – gefühlt sind es höchstens 120

DIE WERTUNG

	Punkte max.	KIA	AUDI

KAROSSERIE

Platzangebot	30	24
Kofferraum/Variabilität	20	10
Zuladung (Anhängelast)	20	16
Sitze/Sitzposition	30	25
Raumgefühl/Rundumsicht	20	14
Ausstattung/Bedienbarkeit	30	24
Sicherheitsausstattung	30	21
Qualitätseindruck/Materialien	20	15
Zwischenergebnis	200	149

ANTRIEB/FAHRWERK

Motoreigenschaften	20	16
Beschleunigung/Vmax	30	23
Elastizität	20	13
Fahrverhalten	30	27
Fahrgeräusche	10	5
Fahrkomfort	20	15
Getriebe/Schaltung	20	16
Lenkung/Wendekreis	20	15
Bremsen	30	15
Zwischenergebnis	200	145

KOSTEN

Steuer/Versicherung	20	10
Verbrauch/Umwelt	40	28
Garantie	20	16
Wartung	20	13
Aufpreisgestaltung	10	5
Wiederverkauf*	10	8
Grundpreis	80	51
Zwischenergebnis	200	131

*ermittelt von Bähr&Fess Forecasts/Saarbrücken

Gesamtpunktzahl	600	425	41
------------------------	------------	------------	-----------

Platzierung **1. 2**

Preis-Leistungs-Sieger

Fahrdynamik

Technisch lässt der souveräne A3 dem Pro Cee'd wenig Chancen

Auch wenn Audis Werbe-Worte mittlerweile schon recht abgegriffen erscheinen, treffen sie hier voll ins Schwarze. Der „Vorsprung durch Technik“ lässt sich im A3 tatsächlich überall spüren. Der 1.4 TFSI bleibt trotz seines Leistungsdefizits von 18 PS locker am Kia dran, läuft deutlich kultivierter und entwickelt seine Kraft harmonischer. Mehr als diese 125 Turbo-PS braucht es wirklich nicht, zusammen mit dem exakt rastenden Sechsganggetriebe wird der A3 1.4 TFSI so zur absoluten Empfehlung.

Beim Kia würden wir eher zum 1.6er raten (siehe Kasten rechts). Der Zweiliter geht zwar minimal besser als der A3, seine 143 PS merkt man ihm aber nicht wirklich an. Recht bemüht zerrt der

Sauger den Pro Cee'd durchs Land, wird wegen des fehlenden sechsten Ganges auf der Autobahn auch laut und ärgert seinen Fahrer mit einer hakeligen Schaltung.

Auf kurvigen Landstraßen oder abgesperrten Rennstrecken hängt der fein ausbalancierte A3 den Cee'd schließlich sogar ab. Das ESP (bei beiden Serie) regelt im Audi gefühlvoller, seine Lenkung liefert realistischere Rückmeldung – der Ingolstädter macht einfach mehr Spaß.

Zu diesem Urteil kommen übrigens nicht nur ambitionierte Piloten, sondern auch schüchterne Beifahrer. Der A3 federt kommoder und nimmt Querfugen gelassener – obwohl er wie der Pro Cee'd auf aufpreispflichtigen 17-Zoll-Rädern steht. Dem hölzernen ansprechenden Koreaner fehlt besonders bei geringem Tempo die Geschmeidigkeit des Audi.

Kosten

Gegenüber dem A3 verbucht der Pro Cee'd 3000 Euro Preisvorteil

Wie nicht anders zu erwarten, schlägt beim Geld die Stunde des Kia. Der Pro Cee'd 2.0 CVVT EX kostet inklusive Sportpaket für 380 Euro immer noch schlanke 19630 Euro. Gute Ausstattung und fünf Jahre Vollgarantie eingeschlossen (auf den Antriebsstrang sogar sieben Jahre). Das Einzige, was Pfennigfuchser stört, sind die viel zu kurzen Wartungsintervalle (alle 15000 km oder jährlich) und die schlechtere Restwertprognose.

In beiden Punkten zeigt sich Audi kundenfreundlicher – der A3 1.4 TFSI Attraction mit 17-Zoll-Rädern (1335 Euro) kostet aber auch wenig bescheidene 22685 Euro. So nah sind sich deutsche Premiummarke und koreanischer Preisbrecher eben doch nicht.

KIA PRO CEE'D 1.6: NOCH GÜNSTIGER

Den Kia Pro Cee'd können Sie auch als 1.6er mit 126 PS kaufen. Nach unseren Tests die bessere Wahl, denn der kleinere Motor geht kaum schlechter, verbraucht 0,7 Liter weniger und spart reichlich Geld. In der vergleichbaren EX-Ausstattung und mit Sportpaket kostet er 18120 Euro, als nackter LX steht er sogar schon für 15430 Euro in der Preisliste.



Der Pro Cee'd 1.6 CVVT EX würde auf 430 Punkte kommen

FAZIT Der Preis gibt den Ausschlag für den Kia

Der A3 erweist sich technisch als klar bessere Auto und punktet vor allem bei den fahrdynamischen Disziplinen. Den Vergleich aber gewinnt unterm Strich der Kia Pro Cee'd. Der Koreaner bietet etwas mehr Platz und die bessere Ausstattung. Viel wichtiger indes ist: Er kostet rund 3000 Euro weniger.



Redakteur Gerald Czajka: Das Herz sagt Audi, die Vernunft Kia

Auto Bild
Auslandspreise: B € 1,40; BG 4,50 BGN; DK 13 DKK; F € 1,95; GR € 1,95; I € 1,95; KRO 17 KN; L € 1,40; MA 26 MAD; NL € 1,40; N 22 NOK; A € 1,40; PL 7,20 PLN; P (Cont.) € 1,95; S 22 SEK; SLO € 1,95 (467 SIT); CH 2,70 CHF; SQ 77 SKK; CZ 63 CZK; TN 3,20 TND; TR 5,10 YTL; H 460 FT; CV 1,95 € (1,14 CYP)

AUDI • BMW • MERCEDES

Auto Bild

Wer baut das beste Basismodell? Wo Premium beginnt S. 8

E-Klasse gegen A6 und 5er

S-Klasse gegen A8 und 7er

ERSTE BILDER



Neuer Opel Insignia

So aufregend wird die neue Mittelklasse aus Rüsselsheim

Umweltzonen illegal?

Juristen empfehlen: Jetzt klagen! S. 80

Deutschlands bester Autofahrer gesucht Ford Kuga und Ford Focus zu gewinnen!



A-Klasse gegen A3 und 1er

C-Klasse gegen A4 und 3er

So geht der Dreikampf weiter



NEU Audi A6



NEU BMW 5er



NEU Mercedes E-Klasse



REPORTAGE

Der Mann, der Steve McQueen filmte S. 76

BESTENLISTE

Die Top-Vans aus 48 Test



Neuer Opel Agila besser als Corsa?



Kia Pro Cee'd den A3 kopiert?



Jaguar sportlicher als der BMW 5er?