



KIA pro_ceed 1.6 GDI ISG Spirit

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (99 kW / 135 PS)

Der Kia cee´d wird nicht nur als fünftürige Schrägheck-Limousine und als Kombi angeboten, er läuft seit Frühjahr 2013 auch in der zweiten Generation als dreitüriges Sportcoupé vom Band. Als Coupé nennt er sich pro_ceed. Die Karosserie erfreut mit guter Verarbeitung und einem pfiffigen Design. Den Kühlergrill bezeichnet Kia selbst als "Tigernase". Auch der Innenraum zeigt sich ansprechend und bietet speziell vorn ein großzügiges Platzangebot. Der getestete 1.6-GDI-Motor sorgt für nur durchschnittliche Fahrleistungen bei einem ebenso durchschnittlichen Verbrauch (6,3 l/100 km im ADAC EcoTest). Das Schaltgetriebe erfreut durch Präzision und Knackigkeit. Glänzen kann der pro_ceed bei der Ausstattung. Diese ist serienmäßig schon auf einem guten Niveau, kann aber durch das optionale Performance-Paket (1.010 €) noch stark aufgewertet werden. Es enthält unter anderem Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht, einen Spurverlassenswarner, ein Reifendruckkontrollsystem und ein Parksysteem, welches das Fahrzeug eigenständig in die Parklücke lenkt. Zu erwerben ist die getestete Variante ab 21.590 Euro - dies geht für einen Wagen der unteren Mittelklasse durchaus in Ordnung.

Karosserievarianten: fünftürige Limousine, Kombi. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A3, BMW 1er, Hyundai i30 Coupé, Opel Astra GTC, Seat Leon SC.

+ gutes Raumangebot vorn, einfache Bedienung, hoher Sicherheitsstandard, sieben Jahre Herstellergarantie, knackiges Schaltgetriebe

- mäßige Rundumsicht, hohe Betriebskosten



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

3,0 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,3 Langstrecke

2,8 Transport

2,7 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: August 2013
Text: Stefan Giuliani

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

Insgesamt zeigt sich der pro_cee´d sauber verarbeitet. Das Finish der Karosserie macht einen recht guten Eindruck, wenn auch kleine Details wie fehlender Klarlack an der Motorhaubeninnenseite oder gut sichtbare Schweißstellen an den mehrteiligen Türen auffallen.

+ Der Innenraum zeigt sich optisch ansprechend: Das Armaturenbrett ist teilweise geschäumt und in den Türverkleidungen wurde Leder verarbeitet. Zudem wird das Interieur durch Klavierlack- und Chromapplikationen aufgewertet. Man findet aber auch kratzempfindliche Kunststoffe. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen eintretenden Schmutz von außen abgedichtet - darüber hinaus besitzen die Schweller Lackschutzleisten. Der Tankverschluss ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Eine Fehlbetankung mit falschem Kraftstoff ist beim pro_cee´d nicht möglich.

- Der Motorraum ist nach unten nicht verschlossen, auch im hinteren Bereich ist der Unterboden aerodynamisch nicht optimiert - dies produziert Luftwirbel und lässt somit den Kraftstoffverbrauch steigen. Sowohl die Fahrzeugflanken als auch die Karosserieenden sind ohne Stoßleisten und somit vor fremden Autotüren oder bei Parkreplern ungeschützt. Der hintere Stoßfänger besitzt zwar einen unlackierten Einsatz, allerdings hat dieser kaum eine Schutzfunktion. Die Motorhaube wird nur mit einem Haltestab offen gehalten, Gasfedern wären hier eher angebracht. Die riesigen Nebelscheinwerfer stehen über die Stoßfänger hinaus und sind sehr bruchgefährdet.

2,5

Alltagstauglichkeit

Insgesamt kann dem pro_cee´d noch eine gute Alltagstauglichkeit attestiert werden. Der Wagen bietet vier vollwertige Plätze und einen Notsitz, der sich mehr für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 510 kg im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Es dürfen Anhänger bis 1.400 Kilogramm gezogen werden, ungebremst ist bei 600 kg Schluss.

+ Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis rund 840 km möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg befördert werden. Für den Fall einer Panne ist ein Notrad an Bord, Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind ebenfalls vorhanden.

- Die Notradmulde ist für die Serienbereifung zu klein.

2,7

Sicht

Die Übersicht der Karosserie ist zufriedenstellend, punkten kann der KIA mit dem aufpreispflichtigen Lichtsystem. Hierbei ist zu beachten, dass der pro_cee´d serienmäßig mit Abbiegelicht ausgestattet ist, dies entfällt jedoch, wenn man die optionalen Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht ordert.

+ Das hintere Fahrzeugende kann recht gut abgeschätzt werden, dennoch erleichtern sowohl die Rückfahrkamera (Serie bei Spirit) als auch die Parksensoren das Rangieren deutlich. Wer möchte, kann das Lenken auch dem Fahrzeug selbst überlassen, wenn man das intelligente Parksensoren System (SPAS) ordert. Vor dem Fahrzeug befindliche Hindernisse können aufgrund der steil abfallenden Motorhaube sehr gut wahrgenommen werden.



Die sehr breiten Dachsäulen im Heckbereich schränken die Sicht erheblich ein.

Die Außenspiegel bieten ein akzeptables Sichtfeld, zudem hat der linke Spiegel einen asphärischen Bereich - wodurch der tote Winkel deutlich kleiner wird. Die Scheibenwischer reinigen vor allem auf der Fahrerseite das Sichtfeld mustergültig. Das optionale Xenonlicht leuchtet die Fahrbahn gut aus und lenkt in Kurven entsprechend der Fahrtrichtung mit. Bei störendem Scheinwerferlicht blendet der Innenspiegel automatisch ab (Funktion abschaltbar). Bei schlechter Witterung sorgt das Tagfahrlicht für gute Erkennbarkeit.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der pro_cee´d nur ausreichend ab. Die Dachsäulen fallen insgesamt recht breit aus, besonders eingeschränkt wird der Blick allerdings durch die monströsen C-Säulen nach schräg hinten. Die untere Heckscheibenkante ist recht hoch, so dass hinter dem Fahrzeug befindliche Gegenstände nur schlecht wahrgenommen werden können. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt spärlich aus.

3,1 Ein-/Ausstieg

Der getestete pro_cee´d war mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem (Smart-Key) ausgestattet. Im Ganzen gelangt man recht bequem in das und aus dem Fahrzeug, nur der Zustieg zum Fond gestaltet sich etwas anspruchsvoller. Vor allem am Berg sollten die geöffneten Türen etwas kräftiger einrasten, dass sie nicht während des Aussteigens wieder zufallen.

+ Die Türschweller sind tief angeordnet und behindern deswegen kaum. Es sind für alle außensitzenden Personen Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden, nicht aber für den Fahrer. Bei Dunkelheit wird das Fahrzeugumfeld nach dem Aussteigen oder nach dem Entriegeln des Fahrzeugs beleuchtet. Ein versehentliches Aussperren ist nicht möglich.

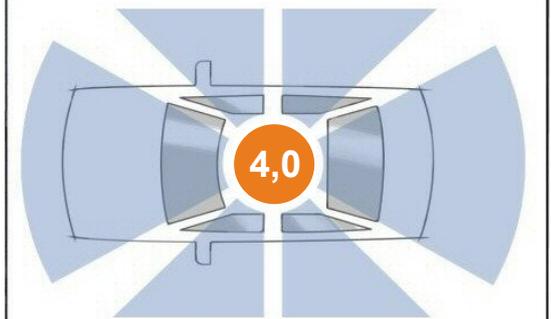
⊖ Der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist groß, das erschwert den Zu- und Ausstieg. Zudem verläuft die Windschutzscheibe recht flach, sodass sich große Personen den Kopf am Dachholm stoßen können.

3,3 Kofferraum-Volumen*

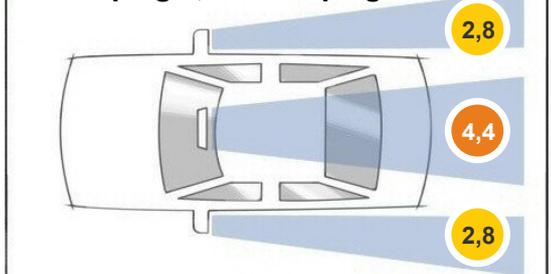
Beim Kofferraum-Volumen reiht sich der pro_cee´d im Mittelfeld seiner Klasse ein (290 Liter unterhalb der Laderaumabdeckung) - es können sechs handelsübliche Getränkeboxen transportiert werden.

+ Klappt man Rücksitzlehne um, so fasst das Ladeabteil 705 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Belädt man bis zum Dach, so kann ein Transportvolumen von über 1.000 Litern genutzt werden.

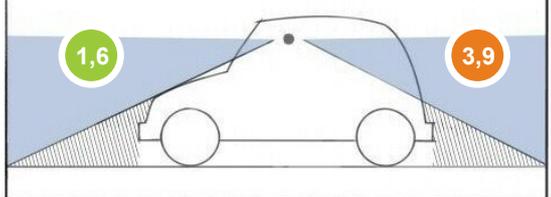
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Mit 290 l Volumen ist der Kofferraum des pro_cee´d um 40 l kleiner als beim cee´d (5-Türer).

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, allerdings können die Hände bei schlechter Witterung schmutzig werden. Die Ladekante liegt mit knapp 75 Zentimetern relativ weit über dem Boden und erschwert das Einladen. Doch auch zum Ausladen muss das Ladegut über eine 16 cm hohe Stufe gehoben werden. Das Kofferraumformat zeigt sich zweckmäßig.

- + Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis rund 1,87 m Körpergröße genügend Platz darunter. Die Kofferraumtiefe ist verhältnismäßig gering, wodurch weit vorn liegende Gegenstände gut erreicht werden können. Die Ladeöffnung ist sehr hoch und recht breit, das erleichtert das Einladen großer Gegenstände. Nach dem Umlegen der Rückbank ist der Ladeboden eben.
- Das Ladeabteil wird mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Der pro_ceed bietet eine asymmetrisch geteilte Rückbank, die sich ohne große Mühe umklappen lässt.

- + Die Rücksitzlehne lässt sich von vorn und von hinten umklappen, wenn man von vorn auch weit in den Fahrgastraum kriechen muss. Unter dem Kofferraumboden ist zusätzlicher Stauraum mit rund 25 l Volumen vorhanden. Dadurch lassen sich kleine Gegenstände rutschsicher transportieren. Zudem gibt es ein Netz und Zurrösen.

1,9 INNENRAUM

1,7 Bedienung

Aufgrund des ergonomisch gestalteten Cockpits und der guten Übersichtlichkeit lässt sich der pro_ceed bereits nach einer kurzen Eingewöhnungsphase intuitiv bedienen.

- + Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Das Gaspedal ist sogar stehend ausgeführt, es gibt aber keinen Schutz, der ein Hängenbleiben am Bremspedal verhindert. Der Schalthebel liegt ebenfalls gut zur Hand. Der Startknopf ist sehr gut positioniert und auch im Dunkeln gut zu finden. Das Licht wird per Sensor gesteuert. Der Fahrer wird im Kombiinstrument gewarnt, wenn Türen oder Heckklappe bei Fahrbeginn offen sind. Der Scheibenwischer wird mittels Regensensor gesteuert. Die aufpreispflichtige Supervision-Instrumentenanzeige ist übersichtlich und einwandfrei im Kontrast. Im etwas mit Schaltern überfrachteten Lenkrad befinden sich u. a. Bedienelemente für den Bordcomputer, das Radio oder den Tempomaten. Der Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- oder Durchschnittsverbrauch. Das Touchscreen-Display des Radio-/Navigationssystem ist sehr gut positioniert, die Menüführung ist selbsterklärend, so dass das System intuitiv bedient wird. Auch das Klimaanlagebedienteil ist logisch und übersichtlich aufgebaut, könnte aber etwas weiter oben positioniert sein. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert, wodurch keine unnötige Energie verschwendet wird. Im Allgemeinen sind die meisten Schalter sinnvoll angeordnet, vereinzelt ist die Position jedoch nicht optimal (z. B. Lenkradheizung oder Spurverlassenswarner). Die meisten Elemente sind beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden.



Der Innenraum überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität und weitgehender Funktionalität.

So auch die Schalter der elektrischen Fensterheber, zudem besitzen diese eine Ab-/Aufwärtsautomatik. Ein zuverlässig funktionierender Einklemmschutz verhindert gefährliche Verletzungen bei Fehlbedienung. Vorn wie hinten gibt es praktische Ablagen, ein Flaschenhalter fehlt jedoch. Das Handschuhfach ist recht groß, beleuchtet und klimatisiert.

1,5 Raumangebot vorne*

Das Platzangebot des pro_ceed ist vorn großzügig.

⊕ Es finden Personen bis 1,95 m bequem Platz, zudem ist die Kopffreiheit großzügig bemessen. Auch die Innenbreite ist üppig, so dass sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt.

2,8 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es etwas beengter zu, dennoch ist das Platzangebot noch akzeptabel.

⊕ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so können Passagiere bis gut 1,80 m genügend Platz finden. Die Innenbreite ist auch hinten großzügig. Das Raumempfinden geht in Ordnung, wenn auch die kleinen Seitenscheiben ein etwas beklemmendes Gefühl vermitteln.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität des pro_ceed ist ausreichend: Es lassen sich lediglich die Vordersitze in Liegeposition bringen und die Rücksitzbank geteilt umlegen.

2,3 KOMFORT

2,4 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung des KIA ist ausgewogen und stellt einen guten Kompromiss zwischen komfortablem Ansprechen und agilem Fahrverhalten dar.

⊕ Lange Bodenwellen werden ohne Nachschwingen absorbiert. Kurze Wellen schluckt die Federung recht komfortabel, allerdings werden diese deutlicher von den Insassen wahrgenommen. Bei feinen Unebenheiten wird die Karosserie bei regelmäßigem Vorkommen zum Stuckern angeregt. Einzelhindernisse werden recht ordentlich gedämpft, sind diese jedoch ausgeprägter, so werden diese auch intensiver zu den Insassen durchgereicht. Auf Querfugen spricht die Federung, besonders an der Hinterachse, hölzern an - besonders unkomfortabel wird es aber nicht. Raue Fahrbahnbeläge oder Kopfsteinpflaster dringen durchschnittlich in den Innenraum. Vertikal- und Seitenneigungen werden gut gedämpft.

2,2 Sitze

Die Sitze des KIA pro_ceed zeigen sich komfortabel.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe einstellen, zudem besitzen diese eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die Polsterung ist angenehm. Vorn sind die Lehnen gut geformt und bieten dem Rücken einen festen Halt.

Auch die Sitzflächen zeigen sich körpergerecht gestaltet, können aber etwas mehr konturiert sein. Die vorderen Lehnen sind hoch und der Seitenhalt in Kurven gut - etwas mehr Unterstützung im Schulterbereich würde aber nicht schaden. Dank einer stabilen Ablage kann der Fahrer seinen linken Fuß fest abstützen. Im Fond sind Sitzlehnen und -flächen zufriedenstellend konturiert, die Lehnen aber ebenfalls sehr hoch. Die Rückbank bietet recht wenig Oberschenkelunterstützung, sodass die Sitzposition besonders für große Personen nur zufriedenstellend ist. Man sitzt zu tief.

2,4 Innengeräusch

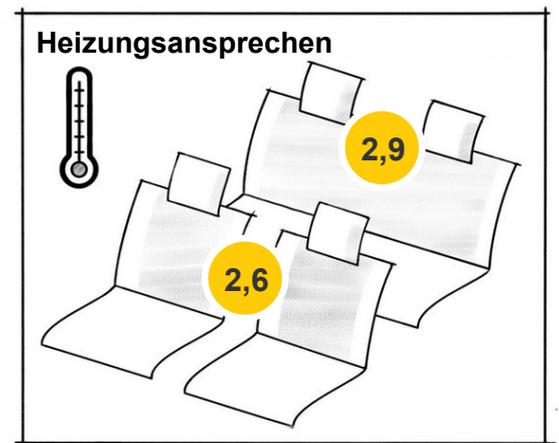
Das Geräuschniveau ist insgesamt recht niedrig im Innenraum.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel liegt bei 130 km/h bei 68,8 dB(A). Motorgeräusche halten sich bei moderater Fahrweise im Hintergrund, steigen jedoch die Drehzahlen so neigt der Motor zum Dröhnen und wird im Innenraum präsenter. Man nimmt im Innenraum sowohl Wind- als auch Fahrwerks- und Reifengeräusche wahr.

2,1 Klimatisierung

Serienmäßig ist der pro_ceed in der getesteten Variante mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Diese lässt sich im Auto-Modus in zwei Intensitätsstufen (Soft/Fast) betreiben.

⊕ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen, die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, allerdings lassen sich die Ausströmbereiche individuell anwählen. Droht ein Beschlagen der Scheiben, so wird die Umluftfunktion automatisch abgeschaltet. Beim ADAC Heizungstest erwärmt sich der Innenraum vorn recht schnell, im Fond ist die Wärmeentfaltung zufriedenstellend. Zudem gibt es für kalte Tage eine Lenkrad- und Sitzheizung.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen landet der KIA mit dem 1,6-l-Benzinmotor (99 kW/135 PS bei 6300 U/min) im Klassenmittelfeld. Besonders in den höheren Gängen zeigt sich das Aggregat recht träge und durchzugsschwach. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 6,5 Sekunden absolviert.

2,2 Laufkultur

Der Vierzylinder-Benziner überzeugt mit einer guten Laufruhe.

⊕ Vibrationen sind kaum vorhanden, allerdings dröhnt es im Innenraum bei hohen Motordrehzahlen.

1,8 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe lässt sich sehr präzise und knackig schalten. Im KIA macht der Gangwechsel Spaß. Die Schaltwege sind kurz, die mögliche Schaltgeschwindigkeit liegt sehr hoch. Auch die Kupplung lässt sich fein dosieren. Der Rückwärtsgang ist per Zugtaste gegen versehentliches Einlegen gesichert, eine Synchronisation fehlt ihm aber, wodurch es gelegentlich zu leichten Rasselgeräuschen kommen kann. Eine Schaltempfehlung unterstützt dabei den richtigen Gang zu finden und somit keinen Kraftstoff unnötig zu verschwenden. Am Berg wird das Auto per Autohold-Funktion festgehalten und erleichtert so das Anfahren.

2,5 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Motorcharakteristik.

⊕ Die Schaltstufen sind stimmig, die Drehzahlsprünge beim Schalten gleichmäßig und nicht zu groß. Bei 130 km/h dreht der Motor mit fast 3.500 Umdrehungen pro Minute. Die Gesamtübersetzung dürfte noch etwas länger ausfallen, um vor allem auf langen Strecken das Drehzahlniveau und somit auch den Kraftstoffverbrauch zu senken.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

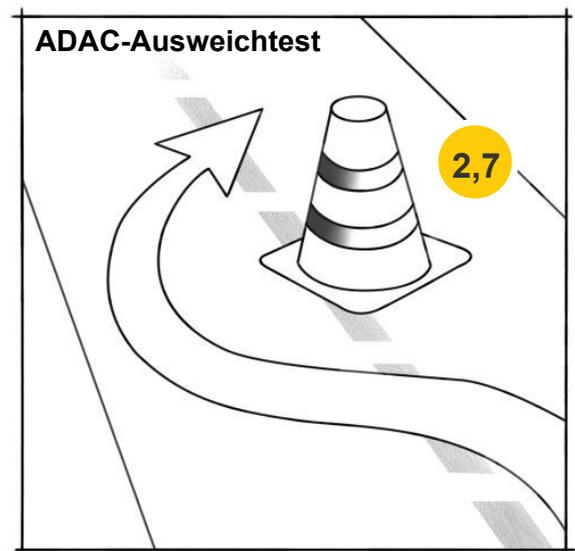
2,6 Fahrstabilität

Im Allgemeinen zeigt sich der KIA pro_ceed unkritisch, jedoch kann er beim ADAC Ausweichtest nicht gänzlich überzeugen. Er zeigt sich durchweg leicht übersteuernd, um dann in der Ausfahrgasse mit einem deutlichen Gegenpendler abzuschließen. Die Durchfahrgeschwindigkeit liegt hoch, ESP verhindert ein Schleudern des Fahrzeugs.

⊕ Prinzipiell ist das Kurvenverhalten sicher, im Grenzbereich schiebt der KIA bereits sehr früh über die Vorderachse weg. Hebt man jedoch in der Kurve das Gaspedal, sind deutliche Lastwechselreaktionen vorhanden - dank effektiver ESP-Eingriffe kann ein Schleudern aber vermieden werden. Fahrbahnverwerfungen oder Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität, letzten folgt er allerdings bei Nässe etwas nach. Auf rutschigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle, wenn die Antriebsräder durchdrehen. Plötzliche Lenkimpulse quittiert das Auto mit trägem und gut kontrollierbarem Nachpendeln.

2,4 Lenkung*

Die getestete Version besitzt serienmäßig "Flex Steer": Das Lenkdrehmoment kann in drei Stufen (Normal, Comfort, Sport) eingestellt werden. So eignet sich beispielsweise die Comfort-Stellung mehr für die Stadt, da hier weniger Lenkkräfte benötigt werden. In der Sport-Stellung werden die Lenkkräfte erhöht und somit mehr Fahrgefühl vermittelt. Der Wendekreis ist mit 11,3 m durchschnittlich.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

+ Auch wenn die Lenkung bei sehr kleinen Lenkwinkeln kaum anspricht, lenkt man weiter aus, bauen beide Achsen kaum verzögert kräftige Seitenführung auf. In Sport-Stellung ist die Lenkung hervorragend zentriert, bei Wahl des Comfort-Modus verschwimmt sie um die Mittellage etwas. Auf kurvigen Strecken zeigt sich die Steuerung sehr zielgenau. Dank Flex Steer ist der Kraftaufwand beim Rangieren gering. Die Übersetzung der Lenkung ist durchschnittlich.

2,1 Bremse

+ Der Bremsweg aus 100 km/h (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Hankook ventus Prime2, 225/45R17 91V) beträgt 37 m bis zum Stillstand. Die Bremsanlage zeigt sich standhaft und ordentlich dosierbar. Das Fahrzeug hält sich auch bei starken Bremsungen gut in der Spur.

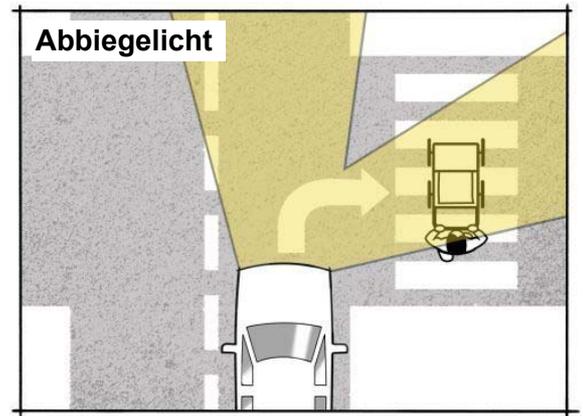
1,9 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

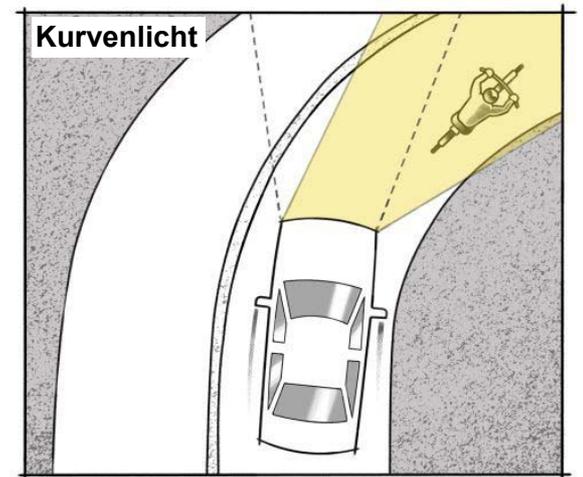
Der KIA weist eine gute aktive Sicherheitsausstattung auf.

+ Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC), ein Bremsassistent und eine Gegenlenkunterstützung (VSM) sind serienmäßig an Bord. Letztere stellt eine Schnittstelle zwischen dem ESC und der Servolenkung dar und ändert die Lenkunterstützung in Abhängigkeit der Lenkradbewegung. Dadurch wird dem Fahrer eine Lenkempfehlung vermittelt, die stabilisierend wirkt. Bei einer Vollbremsung wird der nachfolgende Verkehr durch ein pulsierendes Bremslicht auf die Gefahrensituation hingewiesen - ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert. Optional ist ein Spurverlassenwarner erhältlich, der den Fahrer durch ein optisches und akustisches Signal warnt, wenn ein Verlassen der Fahrspur droht - vorausgesetzt es sind Fahrbahnmarkierungen vorhanden und werden vom System erkannt. Gegen Aufpreis ist ebenfalls ein Reifendruckkontrollsystem erhältlich. Zudem ist der pro_ceed serienmäßig mit Abbiegelicht ausgestattet. Die optionalen Xenonscheinwerfer beinhalten ein adaptives Kurvenlicht (dann entfällt das Abbiegelicht). In den Türen sind Rückstrahler, die andere Verkehrsteilnehmer bei offenem Zustand warnen. Serienmäßig ist auch ein Speedlimiter an Bord. Der Motor kann nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein versehentliches Anrollen verhindert wird.

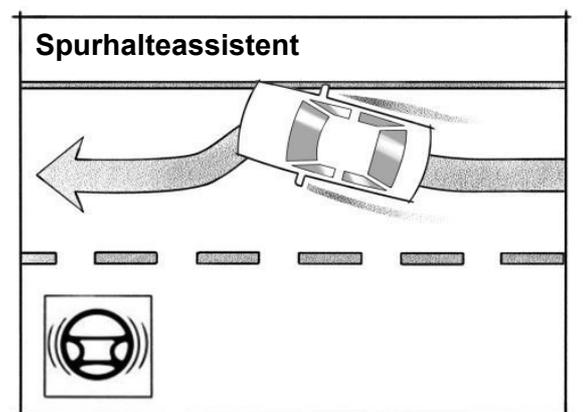
- Beim Abschleppen kann eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden, da die Blinkfunktion bei aktivierter Warnblinkanlage außer Kraft gesetzt ist.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC Crashtest erreicht der KIA im Bereich Insassenschutz ein hervorragendes Ergebnis (89 % der möglichen Punkte). Die Tests wurden zwar mit einem fünftürigen cee´d durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber vergleichbar sein.

⊕ Der Wagen ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Vorhangairbags ausgestattet. Zudem gibt es für die vorderen Insassen Gurtstraffer mit -kraftbegrenzern. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,90 m optimalen Schutz, zudem weisen sie einen geringen Abstand zum Kopf auf, wodurch das Risiko von Halswirbelerkrankungen minimiert wird. Die Nähe zum Kopf ist einstellbar. Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis knapp 1,65 m optimalen Schutz. Das Dach übernimmt aber eine zusätzliche Abstützfunktion. Die Passagiere werden akustisch ermahnt, wenn sie sich nicht anschnallen, bzw. wird der Fahrer gewarnt, wenn man sich im Fond während der Fahrt wieder abschnallt. Die Türgriffe sind stabil, so dass man z. B. nach einem Unfall hohe Zugkräfte aufbringen kann um diese zu öffnen.

2,3 Kindersicherheit

Der KIA bietet auch eine gute Kindersicherheit, allerdings können im Fond nur zwei Rückhaltesysteme sicher nebeneinander verwendet werden. Beim ADAC Crashtest saht er 88 % der möglichen Punkte ab. Die Tests wurden zwar mit einem fünftürigen cee´d durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber vergleichbar sein.

⊕ Serienmäßig gibt es auf den äußeren Sitzplätzen im Fond Isofixhalterungen mit Ankerhaken (Haken sind am Heckblech angebracht, werden diese verwendet ist die Kofferraumnutzung eingeschränkt). Alternativ lassen sich auf diesen Plätzen Rückhaltesysteme auch mit den Gurten befestigen, da die Schlösser kurz und fest sind und die Gurte auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf ausreichen. Auf dem Beifahrerplatz und dem Mittelsitz können auch besonders hohe Kindersitze problemlos verwendet werden. Auf den äußeren Fondsitzen ist dies nur eingeschränkt möglich. Die Schlösser sind verwechslungssicher.

⊖ Auf dem Mittelplatz ist der Abstand zwischen den Anlenkpunkten sehr gering und auf den äußeren Plätzen ist die Position der Gurtanlenkpunkte ungünstig. Zudem sind die seitlichen Bereiche der Sitzfläche sehr weich, so dass eine lagestabile Befestigung von Kindersitzen nur bedingt möglich ist. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden. Laut Bedienungsanleitung sollte der Beifahrersitz nur im Notfall mit Kindersitzen bestückt werden.

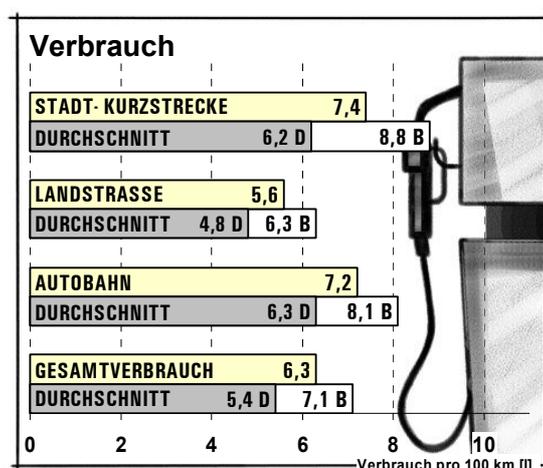
2,6 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz sammelt der KIA 61 % der möglichen Punkte im ADAC Crashtest. Die Tests wurden zwar mit einem fünftürigen cee´d durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber vergleichbar sein.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch und CO2-Ausstoß landet der pro_ cee´d im hinteren Klassenmittelfeld. Beim ADAC EcoTest kann der pro_ cee´d 1,6 GDI mit einem CO2-Ausstoß von 173 g/km (Well-to-Whell-Betrachtung) nicht gänzlich überzeugen - dafür gibt es 25 Punkte.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch beträgt 6,3 Liter pro 100 Kilometer. Er setzt sich aus 7,4 l/100 km innerorts, 5,6 l/100 km außerorts und 7,2 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

2,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind relativ gering - es werden 37 von 50 Punkten in diesem Kapitel vergeben. Addiert man die CO₂-Punkte dazu, erhält der KIA insgesamt 62 Punkte - das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

3,1 AUTOKOSTEN

4,7 Betriebskosten *

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Benzinler nicht gerade sparsam mit diesem umgeht, führt das zu hohen Kosten und somit einer nur mäßigen Note in diesem Kapitel.

3,6 Werkstatt- / Reifenkosten *

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ KIA gewährt eine siebenjährige Herstellergarantie bis maximal 150.000 km.

3,5 Wertstabilität *

Insgesamt wird dem pro_ceed mit der getesteten Motorisierung ein noch durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Während des vierjährigen Berechnungszeitraums ist zwar nicht mit einem neuen Modell zu rechnen, jedoch muss er sich gegen eine harte Konkurrenz im Kompaktwagensegment behaupten.

3,1 Kosten für Anschaffung *

Die Anschaffungskosten liegen im Klassenmittelfeld. Die Preise beginnen für die getestete Version bei 21.590 Euro - das geht in Ordnung, zumal dann nur noch die Metallic-Lackierung für die klassenübliche Ausstattung zusätzlich geordert werden muss.

2,5 Fixkosten *

⊕ Die Fixkosten fallen recht gering aus. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 86 Euro zu Buche und die Versicherungseinstufungen liegen im durchschnittlichen Bereich.

Die monatlichen Gesamtkosten sind akzeptabel. Lediglich die hohen Betriebskosten wirken sich sehr ungünstig aus. Punkten kann der KIA hingegen bei den niedrigen Fixkosten.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 GDI	GT Cup	1.6 CRDi 128 ISG (DPF)
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1591	4/1582
Leistung [kW (PS)]	99 (135)	150 (204)	94 (128)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	165/4850	265/1750	260/1900
0-100 km/h[s]	9,9	7,7	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	230	188
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,1 S	7,4 S	3,8 D
CO2 [g/km]	140	171	100
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/18	17/25/21	15/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	92	154	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	540	657	505
Preis [Euro]	18.490	22.990	19.890

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1591 ccm
Leistung	99 kW (135 PS)
bei	6300 U/min
Maximales Drehmoment	165 Nm
bei	4850 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,4/5,6/7,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	137 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	173 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4310/1780/1430 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2055 mm
Leergewicht/Zuladung	1310 kg/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/705 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1400 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	840 km
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	145 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	97 Euro
Monatlicher Wertverlust	267 Euro
Monatliche Gesamtkosten	569 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/18
Grundpreis	21.590 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe (Direktschaltgetriebe)	1.200 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Pilot-Paket)	1.690 Euro ^o
Parkenassistent (Performance-Paket)	1.010 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (Performance-Paket)	1.010 Euro ^o
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent (Performance-Paket)	1.010 Euro ^o
Start-Stop-System (ISG)	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht (Pilot-Paket)	1.690 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Keyless Entry (Pilot-Paket)	1.690 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Pilot-Paket)	1.690 Euro ^o
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie
Zusatzheizung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro ^o
Tagfahrlicht (LED)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	2,4
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	2,6
Alltagstauglichkeit	2,5	Lenkung*	2,4
Sicht	2,7	Bremse	2,1
Ein-/Ausstieg	3,1	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Volumen*	3,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Kofferraum-Variabilität	2,6	Kindersicherheit	2,3
Innenraum	1,9	Fußgängerschutz	2,6
Bedienung	1,7	Umwelt/EcoTest	2,9
Raumangebot vorne*	1,5	Verbrauch/CO ₂ *	3,5
Raumangebot hinten*	2,8	Schadstoffe	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,3		
Federung	2,4		
Sitze	2,2	AUTOKOSTEN	3,1
Innengeräusch	2,4	Betriebskosten*	4,7
Klimatisierung	2,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,6
Motor/Antrieb	2,4	Wertstabilität*	3,5
Fahrleistungen*	3,0	Kosten für Anschaffung*	3,1
Laufkultur	2,2	Fixkosten*	2,5
Schaltung	1,8	Monatliche Gesamtkosten*	2,7
Getriebeabstufung	2,5		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen