



## KIA cee'd 1.0 T-GDI 120 GT Line

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Die zweite Generation des erfolgreichen koreanischen Kompaktwagens erhält nach rund drei Jahren Bauzeit ein dezentes Facelift, das auf den ersten Blick jedoch kaum zu erkennen ist. Anders sieht es bei der neuen Ausstattungsvariante GT Line aus. Maskuline Sportstoßfänger samt Vier-Spot-LED-Tagfahrlicht sowie der Heckdiffusor samt Doppelrohr-Auspuffanlage lassen den cee'd äußerst dynamisch wirken und heben ihn deutlich von der Standard-Variante ab. In Verbindung mit der GT Line findet man erstmals bei KIA einen Dreizylinder-Turbobenziner an Bord. Dieser wirkt im Gegensatz zu den veralteten 1,4 l und 1,6 l Saugbenzinern, die KIA nach wie vor im Programm hat, mit seinen 120 PS wie ein reines Kraftbündel. Dank Turbo lässt es sich endlich auch aus dem Drehzahlkeller heraus beschleunigen, ohne dauernd nervige Schaltwechsel vollführen zu müssen. Trotz des Fortschrittes erreicht der Dreizylinder aber nicht das Niveau vieler Konkurrenten. Vor allem beim Spritverbrauch enttäuscht der kleine T-GDI. Schon die Werksangabe (4,9 l/100 km) liegt deutlich über derer der Konkurrenz. Und auch im EcoTest wird das bestätigt. 5,9 l pro 100 km gehen zwar noch in Ordnung, doch als echtes Sparwunder kann man den cee'd damit nicht bezeichnen. Da auch der Schadstoffausstoß des Direkteinspritzers nicht durchgehend überzeugt, verpasst er am Ende knapp den vierten Stern im EcoTest. In der Summe besitzt der KIA cee'd 1.0 T-GDI zwar kaum echte Schwächen, kann aber auch nicht mit herausragenden Stärken punkten. Lediglich die dynamische Optik der GT Line sowie die sieben Jahre Garantie heben den cee'd von der Masse ab. Der Preis fällt somit mit 22.390 Euro zwar nicht besonders günstig aus, geht aber dank der akzeptablen Ausstattung gerade noch in Ordnung. **Karosserievarianten:** Kombi, Coupé. **Konkurrenten:** Ford Focus, Opel Astra, Seat Leon, VW Golf.

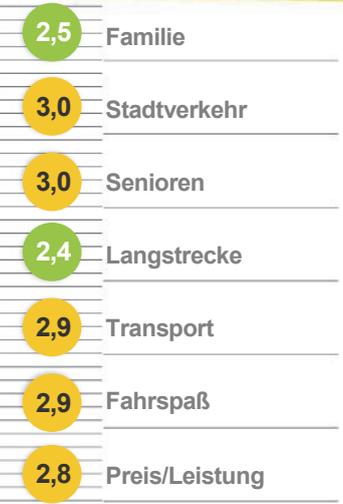
- +** gutes Raumangebot vorn, übersichtliches Bedienkonzept, sieben Jahre Herstellergarantie
- Motor nur in Verbindung mit GT Line, erhöhter Feinstaubausstoß, schlechte Wertstabilität, im Fond niedrige Kopfstützen, kein City-Notbremssystem erhältlich



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck



Stand: März 2016  
Text: D. Silvestro

Zum Modelljahr 2016 wurde der KIA cee´d überarbeitet. Dabei wurde auch eine neue Ausstattungsvariante eingeführt. Die GT Line sorgt mit sportlichen Stoßfängern und Doppelauspuffanlage für mächtig Eindruck. Insgesamt zeigt sich der 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. Im Innenraum hinterlassen sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die verwendeten Materialien einen zufriedenstellenden Eindruck. Details wie die Ledereinsätze in den Türverkleidungen gefallen. Die harten Kunststoffteile an nicht direkt sichtbaren Stellen sind dagegen weniger überzeugend. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert, der Stutzen gegen Fehlbetankung gesichert.

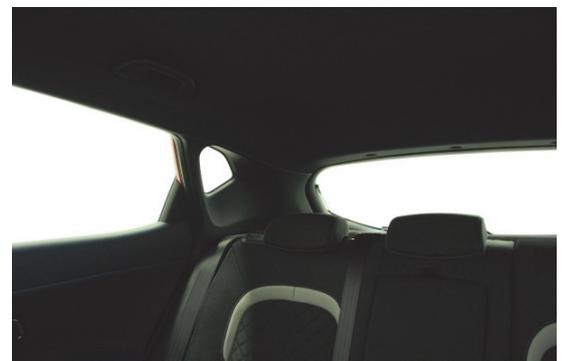
⊖ Der Motor ist nicht vollständig von unten abgeschottet - dies produziert Luftwirbel und lässt somit den Kraftstoffverbrauch steigen. Sowohl die Fahrzeugflanken als auch die Karosserieenden sind ohne Stoßleisten und somit vor fremden Autotüren oder bei Parkremplern ungeschützt. Der hintere Stoßfänger besitzt zwar einen Einsatz, allerdings hat dieser kaum eine Schutzfunktion. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten.

Die Alltagstauglichkeit des cee´d ist zufriedenstellend. Der Wagen bietet vier vollwertige Plätze und einen Notsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 510 kg im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Die Anhängelast liegt bei 1.200 kg (gebremst) bzw. 600 kg (ungebremst). Die zulässige Stützlast liegt bei noch zufriedenstellenden 60 kg.

⊕ Mit einer Tankfüllung (53 l) sind Reichweiten bis rund 895 km möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg befördert werden.

⊖ Es gibt lediglich ein Reifenreparaturset. Ein Notrad ist nicht mehr lieferbar. Auch einen Wagenheber und Bordwerkzeug sucht man vergebens, sodass ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist.

Die Übersicht der Karosserie ist zufriedenstellend. Die serienmäßigen Projektions-Halogencheinwerfer sorgen für eine zufriedenstellende Fahrbahnausleuchtung. Statisches Abbiegelicht ist in dieser Ausstattung Serie. Optional gibt es helle Xenonscheinwerfer samt adaptivem Kurvenlicht (Technologie-Paket, nicht im Testwagen). Durch die niedrige Sitzposition kann der Fahrer das umliegende Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der cee´d nur ausreichend ab. Die Dachsäulen fallen insgesamt recht breit aus, besonders eingeschränkt wird der Blick allerdings durch die C-Säulen nach schräg hinten. Die untere Heckscheibenkante ist recht hoch, sodass hinter dem Fahrzeug liegende Gegenstände nur schlecht wahrgenommen werden können. Das Sichtfeld durch den Innenspiegel fällt spärlich aus.



**Die sehr breiten Dachsäulen im Heckbereich schränken die Sicht erheblich ein. Die zusätzlichen, kleinen Dreiecksfenster bringen wenig Nutzen.**

⊕ Das hintere Fahrzeugende kann recht gut abgeschätzt werden, dennoch erleichtern sowohl die Rückfahrkamera (optional) als auch die Parksensoren (hinten serienmäßig) das Rangieren deutlich. Optional bietet KIA einen Parklenkassistenten an, der aber nicht für die getestete Ausstattung verfügbar ist. Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse können dank der flachen Motorhaube sehr gut wahrgenommen werden. Die Außenspiegel bieten ein akzeptables Sichtfeld, zudem hat der linke Spiegel einen asphärischen Bereich - dadurch fällt der tote Winkel kleiner aus. Die Scheibenwischer haben einen ordentlichen Wirkungsbereich, allerdings sinkt das Wischtempo (nach unten) mit steigenden Geschwindigkeiten, da sich dann der Luftwiderstand erhöht. Bei störendem Scheinwerferlicht blendet der Innenspiegel automatisch ab (optional, Funktion abschaltbar). Bei Helligkeit sorgt das LED-Tagfahrlicht für eine gute Erkennbarkeit durch den Gegenverkehr.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

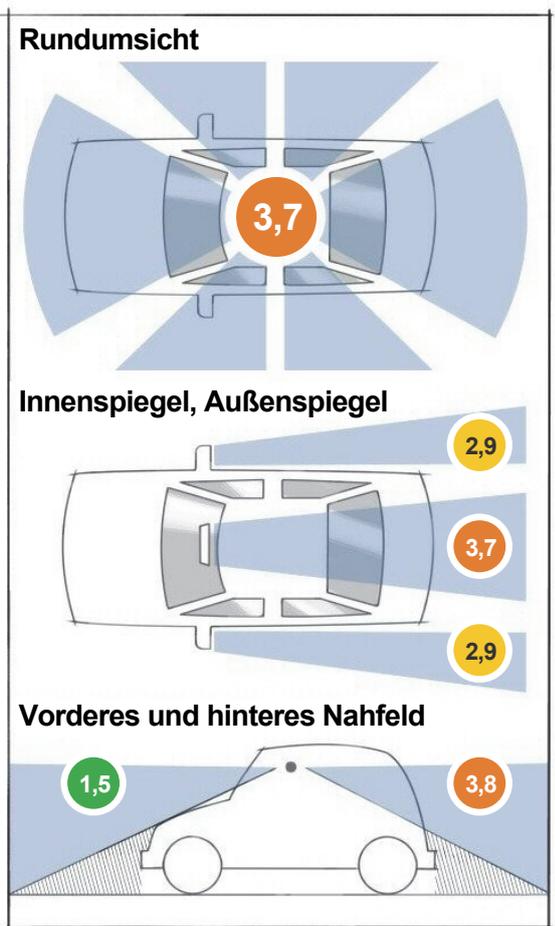
Das Ein- und Aussteigen klappt im cee´d zufriedenstellend. Die Sitzanordnung ist recht tief und der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante groß, das erschwert den Zu- und Ausstieg. Zudem verläuft die Windschutzscheibe recht flach, sodass sich große Personen den Kopf am Dachholm stoßen können. In den Fond gelangt man passabel, muss aber auch hier erstmal den breiten Schweller überwinden.

⊕ Die Türfeststeller sind kräftig dimensioniert und halten auch an Steigungen zuverlässig. Es sind für alle außersitzenden 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. Die Zentralverriegelung wird mittels Funkfernbedienung betätigt. Es gibt eine separate Taste zum Öffnen des Kofferraums. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist optional erhältlich (nicht im Testwagen).

## 3,2 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen des cee´d fällt zufriedenstellend aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil ausreichende 295 l. Zusätzlich findet man unter dem Kofferraumboden ein Fach mit rund 25 l. Entfernt man die Hutablage, finden bis zum Dach 405 l Platz. Dann können bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden.

⊕ Klappt man Rückbank und -lehne um, so fasst das Ladeabteil 720 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) bzw. 1.180 l, wenn man das Fahrzeug bis zum Dach belädt.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 295 l Volumen ist der Kofferraum des cee´d von klassenüblicher Größe. Einige Konkurrenten, wie z.B. der Ford Focus (345 l) bieten jedoch deutlich mehr Platz für das Gepäck.

## 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und wieder schließen. Der Griff ist jedoch kaum schmutzgeschützt, wodurch man sich bei schlechter Witterung die Hände schmutzig macht. Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis knapp 1,85 m Körpergröße genügend Platz darunter. Große Personen können sich den Kopf jedoch am abstehenden Schloss stoßen. Das Kofferraumformat zeigt sich zweckmäßig. Die Ladekante liegt mit knapp 74 Zentimetern weit über dem Boden und erschwert das Einladen. Doch auch zum Ausladen muss das Ladegut über eine 15 cm hohe Stufe gehoben werden. Kofferraumbreite und -höhe liegen im Klassendurchschnitt und sind damit akzeptabel. Die Kofferraumlänge ist verhältnismäßig gering, wodurch an der Rückbank liegende Gegenstände gut erreicht werden können. Die Ladeöffnung ist recht hoch und breit, das erleichtert das Einladen großer Gegenstände. Nach dem Umlegen der Rückbank ist der Ladeboden eben. Das Ladeabteil wird mit einer Lampe nur schwach ausgeleuchtet.

## 3,4 Kofferraum-Variabilität

Der cee´d weist mit einer asymmetrisch geteilten Rückbank eine übliche Kofferraum-Variabilität auf. Allerdings ist der Klappmechanismus recht umständlich. Zum Umklappen der Rücksitzbank muss erst die Sitzfläche umgelegt werden, anschließend muss man die Kopfstützen abziehen (Halterungen in der Sitzfläche) und erst dann kann die Lehne umgeklappt werden.

⊕ Links und rechts lässt sich der Kofferraumboden separat hochklappen und gibt jeweils ein recht schmales, aber langes Fach frei, zudem sind auch mittig unter dem Kofferraumboden diverse Fächer vorhanden, dadurch lassen sich kleine Gegenstände rutschsicher transportieren.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

Das Bedienkonzept ist weitgehend schlüssig und gibt kaum Rätsel auf. Dank übersichtlich aufgebauter Bedienteile für das Multimediasystem und die Klimaanlage findet man sich nach kurzer Eingewöhnung schnell zurecht. Die meistens Funktionen sind logisch angeordnet und schnell aufzufinden. Nur kleinere Details sind unnötig umständlich oder ergonomisch noch nicht perfekt. So ist es erstaunlich, dass prominent in der Mitte des Armaturenbretts eine separate Taste vorhanden ist, die lediglich die Funktion beinhaltet, die Außentemperaturanzeige von °C auf °F umzuschalten. Die Bedienelemente im Lenkrad sind gut zu ertasten, es sind dort aber schlicht zu viele Funktionen untergebracht. Auch hier findet man Tasten für Funktionen, die man problemlos auch im Menü hätte integrieren können (z.B. Verstellung der Lenkkräfte).

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Schalthebel liegt ebenfalls gut zur Hand, auch wenn er recht tief liegt. Der Lichtschalter befindet sich im Blinkerhebel. Wählt man das Pilot-Paket, gibt es unter anderem einen Fahrlicht- und Regensensor. Der Nebelleuchterschalter ist im Bereich des Lichtschalters positioniert und zufriedenstellend erreichbar. Dem Fahrer wird im Kombiinstrument angezeigt, wenn Türen oder Klappen bei Fahrbeginn offen sind. Die Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar. Optional gibt es eine sogenannte Supervision-Instrumentenanzeige. Dann wird der Tacho durch ein farbiges LCD-Display ersetzt. Der Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- oder Durchschnittsverbrauch.



**Der Innenraum überzeugt mit guter Verarbeitungsqualität und weitgehender Funktionalität.**

Das Touch-Display des Radio-/Navigationssystem ist sehr gut positioniert. Die Menüführung ist selbsterklärend, sodass das System intuitiv bedient werden kann. Auch das Klimaanlagebedienteil ist logisch und übersichtlich aufgebaut, könnte aber etwas weiter oben positioniert sein. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert, das spart Kraftstoff. Im Allgemeinen sind die meisten Schalter sinnvoll angeordnet, vereinzelt ist die Position jedoch nicht optimal (z. B. Lenkradheizung). Die meisten Elemente sind beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. So auch die Schalter der elektrischen Fensterheber, zudem besitzen diese eine Auf-/Abwärtsautomatik vorn wie hinten sowie einen zuverlässig eingreifenden Fenstereinklemmschutz. Praktische Ablagen gibt es sowohl für die vorderen Insassen als auch für die hinten Sitzenden. Das Handschuhfach ist recht groß, beleuchtet und klimatisiert.

---

## 1,8 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Platzangebot des cee´d ist großzügig. Es finden Personen bis 1,95 m bequem Platz. Die Kopffreiheit ist noch deutlich großzügiger bemessen. Auch die Innenbreite ist üppig, sodass sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt.

---

## 2,5 Raumangebot hinten\*

⊕ Auch im Fond findet man ein recht gutes Raumangebot vor. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so können Passagiere bis knapp über 1,85 m genügend Platz finden. Die Innenbreite ist auch hinten großzügig bemessen. Das Raumgefühl ist gut, wird jedoch durch das niedrige Dach und die direkt neben dem Kopf verlaufende C-Säule etwas getrübt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität des cee´d ist ausreichend. Es lassen sich lediglich die Vordersitze in Liegeposition bringen und die Rücksitzbank geteilt umlegen.

---

## 2,6 KOMFORT

---

### 2,8 Federung

Das im cee´d GT Line verbaute Sportfahrwerk spricht insgesamt straff an, was gut zum sportlichen Charakter der Ausstattungsvariante passt, den Fahrkomfort aber etwas einschränkt. Während Karosseriebewegungen und Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven etwas geringer ausfallen, muss man Nachteile beim Ansprechen auf grobe Hindernisse in Kauf nehmen. Abgesenkte Kanaldeckel dringen ebenso deutlich zu den Insassen durch wie Querfugen, die teilweise für deutliches Achspoltern sorgen können. Auch feine Unebenheiten werden nicht perfekt von den Insassen fern gehalten - vor allem bei höheren Geschwindigkeiten kann eine leichte Stuckerneigung auftreten.

2,4

## Sitze

⊕ In der getesteten Ausstattung ist der Fahrersitz serienmäßig höheneinstellbar. Wählt man das optionale Pilot-Paket, lässt sich auch der Beifahrersitz in der Höhe einstellen. Im Paket enthalten sind elektrisch einstellbare Lordosenstützen für Fahrer und Beifahrer. Eine Neigungseinstellung der Vordersitze ist für den cee´d nicht erhältlich. Die Polsterung ist angenehm. Vorn sind die Lehnen gut geformt und bieten dem Rücken einen festen Halt. Auch die Sitzflächen zeigen sich körpergerecht gestaltet, könnten aber etwas mehr konturiert sein. Vorn sind die Lehnen 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.

2,7

## Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt zufriedenstellend. Der gemessene Geräuschpegel liegt bei Autobahngeschwindigkeit bei 69,3 dB(A). Während Windgeräusche nicht besonders aufdringlich sind, stören die teils lauten Poltergeräusche, die beim Überfahren von Unebenheiten von der Hinterachse weitergereicht werden, deutlich mehr. Der Motor präsentiert sich akustisch nicht als unangenehm. Betreibt man den kleinen Dreizylinder aber mit höheren Drehzahlen, steigt der Lärmpegel im Innenraum stark an.

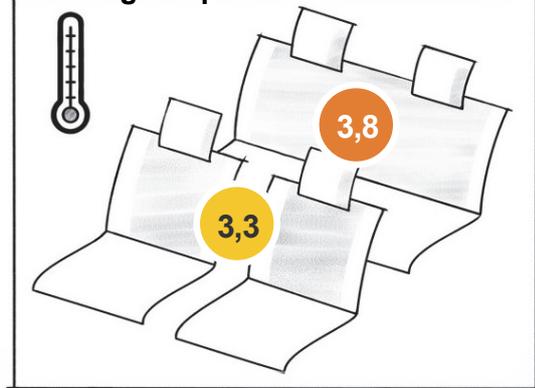
2,4

## Klimatisierung

Der cee´d ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es eine Zweizonen-Klimaautomatik. Die Heizleistung fällt vorn wie hinten zufriedenstellend aus.

⊕ Die Klimaautomatik lässt sich im Auto-Modus in zwei Intensitätsstufen (Soft/Fast) betreiben. Die Temperatur ist für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellbar, die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, allerdings lassen sich die Ausströmbereiche individuell einstellen. Droht ein Beschlagen der Scheiben, so wird die Umluftfunktion automatisch abgeschaltet. Für kalte Tage gibt es in der getesteten Ausstattung serienmäßig eine Lenkrad- und Sitzheizung.

### Heizungsansprechen



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

2,6

## MOTOR/ANTRIEB

2,9

## Fahrleistungen\*

Der neue Dreizylinder-Turbomotor mit nur 1,0 l Hubraum leistet 120 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 171 Nm, das bereits ab 1.500 1/min auf die Kurbelwelle übertragen wird und bis 4.000 1/min zur Verfügung steht. Die Fahrleistungen, die der kleine Motor ermöglicht, gehen in Ordnung. Im Vergleich zu den bisherigen Benzinmotoren, die KIA für den cee´d angeboten hat, fühlt sich der 1.0 T-GDI deutlich spritziger an. Ein Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in 6,9 s abgeschlossen (gemessen im 2./3. Gang). Die Ergebnisse der Elastizitätsmessungen gehen in Ordnung. Im vierten Gang vergehen 10,3 s, im fünften Gang 13,7 s und im sechsten Gang 17,8 s bis aus 60 km/h Tempo 100 erreicht wird.

2,8

## Laufkultur

Die Laufkultur des Dreizylindermotors ist zwar nicht gerade rühmenswert, im Alltag fällt das Vibrationsverhalten aber nie störend auf. Im Stand sind diese im Innenraum am deutlichsten wahrnehmbar. Sobald man fährt, zeigt sich das Aggregat gut entkoppelt und belästigt die Insassen auch bei sehr niedertouriger Fahrweise nicht mit übermäßigem Dröhnen. Ein leichtes Kribbeln im Lenkrad, Schalthebel und Pedalen spürt man aber immer.

2,2

## Schaltung

⊕ Die Schaltpräzision des Sechsgang-Getriebes ist insgesamt gut. Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich mit geringem Kraftaufwand einlegen. Die Schaltwege sind kurz und auch bei schnellen Gangwechseln hakt es kaum. Die Gangempfehlung unterstützt eine kraftstoffsparende Fahrweise. Beim Anfahren an Steigungen hält die Berganfahrhilfe das Fahrzeug automatisch fest und verhindert beim Anfahren ein Zurückrollen des Fahrzeugs. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

⊖ Der Rückwärtsgang ist zwar mechanisch gegen unbeabsichtigtes Einlegen gesichert. Legt man ihn aber ein, solange das Fahrzeug noch rollt, kracht es im Getriebe.

2,5

## Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Motorcharakteristik. Die Gesamtübersetzung wurde dagegen recht kurz gewählt. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 3.000 1/min.

2,5

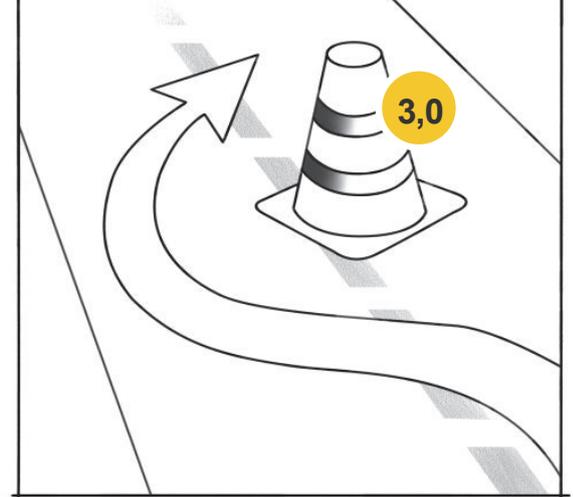
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,8

## Fahrstabilität

Das Fahrverhalten des KIA cee´d ist insgesamt zwar sicher, teils wird der Fahrer aber doch deutlich gefordert. Den Ausweichtest meistert die Kompaktklimousine zufriedenstellend. Beim ersten Anlenken schiebt das Fahrzeug leicht über die Vorderachse, das überfordert selbst ungeübte Fahrer nicht. Dann drängt er jedoch mit dem Heck nach außen, da die Hinterachse etwas verzögert Seitenführungskräfte aufbaut. Beim anschließenden Zurücklenken entsteht ein Gegenpendler, der nur durch beherztes Gegenlenken des Fahrers abgefangen werden kann. Ein ähnliches Verhalten zeigt der cee´d auch bei einem Lastwechsel. Geht der Fahrer in einer schnelldurchfahrenen Kurve schlagartig vom Gas, drängt das Heck deutlich nach. Das ESP greift zwar umgehend korrigierend ein, die Eingriffe sind aber zu zaghaft, weshalb der Fahrer korrigierend eingreifen muss. Die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls ist gut und auch die Spurrinnenempfindlichkeit ist nicht störend ausgeprägt. Die Traktion des Frontrieblers geht in Ordnung.

### ADAC-Ausweichtest



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.

## 2,6 Lenkung\*

Der cee´d ist mit einer elektrischen Servolenkung ausgestattet. Die Lenkunterstützung lässt sich auf Knopfdruck in drei Stufen einstellen (Flex Steer). So eignet sich beispielsweise die Comfort-Stellung mehr für die Stadt, da hier weniger Lenkkräfte benötigt werden. Die Lenkung zeigt sich besonders um die Mittellage nicht besonders zielgenau. Aufgrund der nur mäßigen Mittenzentrierung ist das Lenkgefühl bei kleinen Lenkwinkeln nicht ideal. Besser wird das Lenkgefühl bei größerem Lenkeinschlag. Vor allem im Sportmodus erhält der Fahrer eine gute Rückmeldung. Der Wendekreis geht mit 11,3 m in Ordnung.

## 2,0 Bremse

⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Hankook Ventus Prime 2, 225/45 R17 91V) beträgt 36,2 m. Die Bremse spricht tadellos an und lässt sich gut dosieren. Bei einer Bremsung in der Kurve geht die Stabilität trotz des leicht nach außen drängenden Hecks in Ordnung.

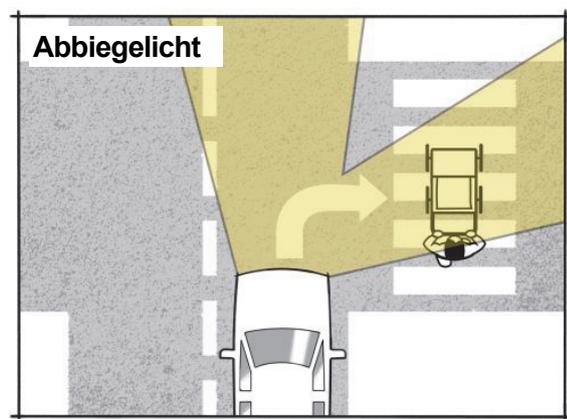
## 1,9 SICHERHEIT

### 1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Für den cee´d werden eine Reihe an Assistenzsystemen angeboten. Ein vorausschauendes Notbremssystem sucht man aber weiterhin vergebens.

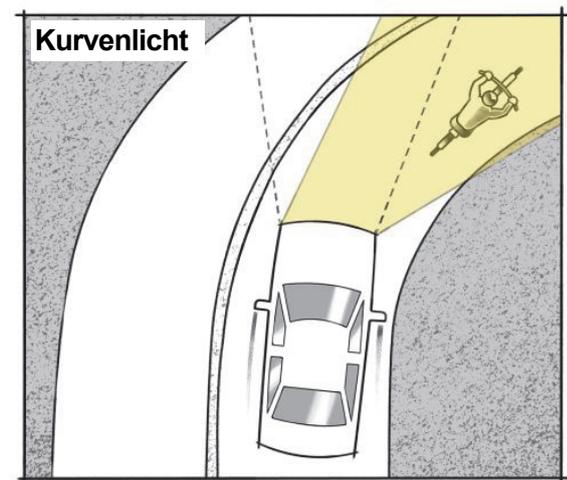
⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC), ein Bremsassistent, ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem und eine Gegenlenkunterstützung (VSM) sind serienmäßig an Bord. Letztere stellt eine Schnittstelle zwischen dem ESC und der Servolenkung dar und ändert die Lenkunterstützung in Abhängigkeit der Lenkradbewegung. Dadurch soll bei starken Lenkmanövern ein Unter- oder Übersteuern reduziert werden. Bei einer Vollbremsung wird der nachfolgende Verkehr durch ein pulsierendes Bremslicht auf die Gefahrensituation hingewiesen - ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert. Die Bremslichter sprechen dank LED-Technik schnell an. Optional ist ein Spurverlassenwarner samt Verkehrszeichenerkennung erhältlich. Zudem ist der cee´d serienmäßig mit Abbiegelicht ausgestattet. Die optionalen Xenonscheinwerfer beinhalten ein adaptives Kurvenlicht. In den vorderen Türen sind Rückstrahler, die andere Verkehrsteilnehmer bei offenem Zustand warnen. Serienmäßig ist auch ein Speedlimiter an Bord.

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



**Abbiegelicht**

**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.**



**Kurvenlicht**

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

## 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

- +** Beim ADAC Crashtest schneidet der KIA cee´d gut ab. Insgesamt erhält das Fahrzeug die vollen fünf Sterne (Stand: 08/2012). Für den Insassenschutz erhält der Koreaner gute 89 % der möglichen Punkte. 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 rund 1,95 m optimalen Schutz, zudem weisen sie einen geringen Abstand zum Kopf auf. 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, sodass man z. B. nach einem Unfall hohe Zugkräfte aufbringen kann um diese zu öffnen.
- Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,65 m optimalen Schutz, zudem könnte der Abstand zum Kopf geringer sein.

## 1,9 Kindersicherheit

- +** Für die Kindersicherheit erhält die koreanische Schräghecklimousine gute 88 % der möglichen Punkte. Serienmäßig gibt es auf den äußeren Sitzplätzen im Fond Isofixhalterungen mit Ankerhaken. Da die Haken jedoch am Heckblech angebracht sind, wird bei Verwendung die Kofferraumnutzung eingeschränkt. Alternativ lassen sich auf diesen Plätzen Rückhaltesysteme mit den Gurten befestigen, da die Gurtgeometrie für Kindersitze passend ist. Auch Babyschalen mit hohem Gurtbedarf können gut befestigt werden. Der Beifahrerairbag kann mittels Schlüsselschalter deaktiviert werden. Dann dürfen auf dem Beifahrerplatz Kindersitze montiert werden. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber funktioniert einwandfrei und verringert somit das Verletzungsrisiko.
- Der Mittelplatz ist aufgrund der ungünstigen Sitzform und Gurtgeometrie nicht für Kindersitze geeignet, auch wenn der Platz vom Hersteller dafür freigegeben ist.

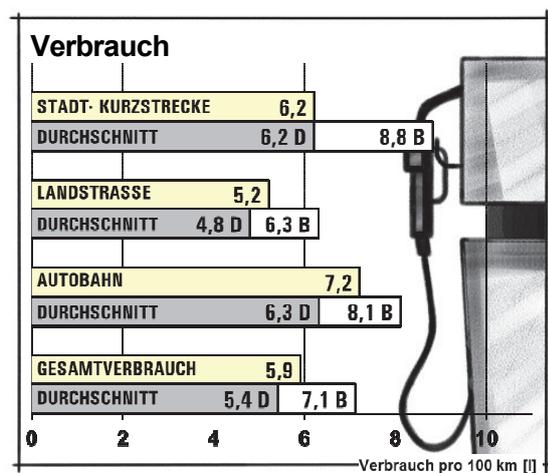
## 2,6 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der cee´d zufriedenstellend ab. Im ADAC Crashtest erhält das Fahrzeug 61 % der möglichen Punkte.

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO2\*

Der Verbrauch des neuen Dreizylindermotors geht zwar absolut gesehen in Ordnung. Letztendlich konsumiert der 1.0 T-GDI aber im Vergleich zu den kleinen Dreizylindermotoren der Konkurrenten sowohl auf dem Papier als auch im realitätsnahen EcoTest deutlich mehr Kraftstoff. Im Test wurde ein Durchschnittsverbrauch von 5,9 l/100 km ermittelt. Die CO2-Bilanz liegt bei 161 g/km - das reicht für 29 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch des cee´d bei 6,2 l, außerorts bei 5,2 l und auf der Autobahn bei 7,2 l pro 100 km.



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

---

## 2,0 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel schneidet der cee´d 1.0 zwar noch gut ab, vor allem außerhalb des Zulassungszyklus steigen die Emissionen aber stärker an. Sowohl der Feinstaubausstoß als auch die CO-Emissionen auf der Autobahn sind leicht erhöht. Im Schadstoffkapitel erhält das Fahrzeug 40 von 50 möglichen Punkten. In der Summe verpasst der cee´d mit 69 Punkten knapp den vierten Stern im ADAC EcoTest.

---

## 3,3 AUTOKOSTEN

### 3,4 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Hier erhält der cee´d 1.0 T-GDI eine zufriedenstellende Bewertung.

### 3,1 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

⊕ KIA gewährt eine siebenjährige Herstellergarantie bis maximal 150.000 km.

### 4,5 Wertstabilität\*

⊖ Dem KIA cee´d kann für den vierjährigen Berechnungszeitraum kein stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden.

### 3,7 Kosten für Anschaffung\*

Bei den Anschaffungskosten landet der cee´d in der getesteten GT Line im schlechten Klassenmittelfeld. Die Preise beginnen für die getestete Version bei 22.390 Euro. Die Serienausstattung ist dann zwar nicht schlecht, vor allem das Pilot-Paket ist aber ein sinnvolles Extra. Dieses beinhaltet neben einem Navigationssystem samt Rückfahrkamera auch eine Klimaautomatik sowie eine Vielzahl an weiteren Komfort-Extras.

### 2,5 Fixkosten\*

⊕ Die Fixkosten des cee´d fallen recht gering aus. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit nur 60 Euro zu Buche und die Versicherungseinstufungen liegen im durchschnittlichen Bereich (KH: 16; TK: 18; VK: 20).

### 3,1 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten sind zufriedenstellend. Den geringen Fixkosten stehen der recht hohe Anschaffungspreis und der daraus resultierende hohe Wertverlust gegenüber.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP                                 | 1.4      | 1.0 T-GDI<br>100 | 1.0 T-GDI<br>120 | 1.6 GDI  | 1.6 CRDi 136 | GT        |
|-------------------------------------|----------|------------------|------------------|----------|--------------|-----------|
| Aufbau/Türen                        | SR/5     | SR/5             | SR/5             | SR/5     | SR/5         | SR/5      |
| Zylinder/Hubraum [ccm]              | 4/1368   | 3/998            | 3/998            | 4/1591   | 4/1582       | 4/1591    |
| Leistung [kW (PS)]                  | 73 (100) | 74 (100)         | 88 (120)         | 99 (135) | 100 (136)    | 150 (204) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min      | 134/4000 | 171/1500         | 171/1500         | 165/4850 | 280/1500     | 265/1500  |
| 0-100 km/h[s]                       | 12,7     | 12,8             | 11,1             | 9,9      | 9,8          | 7,6       |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]        | 183      | 185              | 190              | 195      | 196          | 230       |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 6,0   S  | 4,9   S          | 4,9   S          | 5,8   S  | 3,6   D      | 7,4   S   |
| CO2 [g/km]                          | 138      | 113              | 115              | 135      | 94           | 170       |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK       | 16/20/18 | 16/20/18         | 16/20/18         | 16/20/18 | 15/20/21     | 17/25/21  |
| Steuer pro Jahr [Euro]              | 114      | 56               | 60               | 112      | 152          | 182       |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro]      | 474      | 512              | 562              | 535      | 501          | 704       |
| Preis [Euro]                        | 14.990   | 18.690           | 21.490           | 18.790   | 20.190       | 24.990    |

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle  
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  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

|  |                        |
|--|------------------------|
| 3-Zylinder Otto                                | Schadstoffklasse Euro6 |
| Hubraum  | 998 ccm                |
| Leistung                                       | 88 kW (120 PS)         |
| bei  | 6000 1/min             |
| Maximales Drehmoment                           | 171 Nm                 |
| bei  | 1500 1/min             |
| Kraftübertragung                               | Frontantrieb           |
| Getriebe                                       | 6-Gang-Schaltgetriebe  |
| Reifengröße (Serie)                            | 225/45R17V             |
| Reifengröße (Testwagen)                        | <b>225/45R17V</b>      |
| Bremsen vorne/hinten                           | Scheibe/Scheibe        |
| Wendekreis links/rechts                        | <b>11,3 m</b>          |
| Höchstgeschwindigkeit                          | 190 km/h               |
| Beschleunigung 0-100 km/h                      | 11,1 s                 |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)       | <b>6,9 s</b>           |
| Bremsweg aus 100 km/h                          | <b>36,2 m</b>          |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe          | 4,9 l                  |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)       | <b>5,9 l</b>           |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB        | <b>6,2/5,2/7,2 l</b>   |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe      | 115 g/km               |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)            | <b>161 g/km</b>        |
| Innengeräusch 130 km/h                         | <b>69,3 dB(A)</b>      |
| Länge/Breite/Höhe                              | 4310/1780/1470 mm      |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | <b>2045 mm</b>         |
| Leergewicht/Zuladung                           | <b>1310 kg/510 kg</b>  |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt              | <b>295 l/720 l</b>     |
| Anhängelast ungebremst/gebremst                | 600 kg/1200 kg         |
| Dachlast                                       | 80 kg                  |
| Tankinhalt                                     | 53 l                   |
| Reichweite                                     | <b>895 km</b>          |
| Garantie                                       | 7 Jahre / 150.000 km   |
| Rostgarantie                                   | 12 Jahre               |
| ADAC-Testwerte fett                            |                        |

## KOSTEN

|                                       |                 |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten             | <b>102 Euro</b> |
| Monatliche Werkstattkosten            | <b>56 Euro</b>  |
| Monatliche Fixkosten                  | <b>97 Euro</b>  |
| Monatlicher Wertverlust               | <b>341 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten               | <b>596 Euro</b> |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) |                 |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK     | 16/20/18        |
| Grundpreis                            | 22.390 Euro     |

## NOTENSKALA

|  |           |   |           |
|--|-----------|---|-----------|
| <span style="color: green;">●</span> Sehr gut      | 0,6 – 1,5 | <span style="color: orange;">●</span> Ausreichend | 3,6 – 4,5 |
| <span style="color: lightgreen;">●</span> Gut      | 1,6 – 2,5 | <span style="color: red;">●</span> Mangelhaft     | 4,6 – 5,5 |
| <span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend | 2,6 – 3,5 |   |           |

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

|  |                         |
|--|-------------------------|
| Abbiegelycht                           | Serie                   |
| Automatikgetriebe                      | nicht erhältlich        |
| City-Notbremsfunktion                  | nicht erhältlich        |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie                   |
| Kurvenlicht (Technologie-Paket)        | 1.290 Euro              |
| Regen- und Lichtsensor (Pilot-Paket)   | 1.400 Euro <sup>o</sup> |
| Reifendruckkontrolle                   | Serie                   |
| Spurassistent (Performance-Paket)      | 990 Euro                |
| Tempomat                               | Serie                   |
| Totwinkelassistent                     | nicht erhältlich        |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)       | Serie                   |
| Xenonlicht (Technologie-Paket)         | 1.290 Euro              |

### INNEN

|  |                         |
|--|-------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten                         | Serie/nicht erhältlich  |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten                   | Serie                   |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten              | Serie                   |
| Innenspiegel, automatisch abblendend (Pilot-Paket) | 1.400 Euro <sup>o</sup> |
| Klimaanlage  | Serie                   |
| Klimaautomatik (Pilot-Paket)                       | 1.400 Euro <sup>o</sup> |
| Knieairbag   | nicht erhältlich        |
| Navigationssystem (Pilot-Paket)                    | 1.400 Euro <sup>o</sup> |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar                 | Serie                   |

### AUSSEN

|                                      |          |
|--------------------------------------|----------|
| Anhängerkupplung (zzgl. Montage)     | 690 Euro |
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar | Serie    |
| Einparkhilfe hinten                  | Serie    |
| Lackierung Metallic                  | 550 Euro |
| Schiebe-Hubdach                      | 900 Euro |

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen