



## KIA Ceed 1.4 T-GDI Spirit

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse  
(103 kW / 140 PS)

Betrachtet man die drei Generationen des Ceed, die KIA von 2006 bis heute auf dem europäischen Markt verkauft hat bzw. verkauft, dann sieht man die enormen Fortschritte der Koreaner. Die Streichung des Apostrophs, die den Cee'd von einst zum Ceed von heute gemacht hat, ist dabei die geringste Änderung. Beeindruckend sind die technischen Verbesserungen, die sich "erfahren" lassen. So spürt man beim neuen Modell die Fortschritte beim Fahrkomfort alleine schon im Vergleich zum direkten Vorgänger. Auch die Fahrdynamik ist gut und lässt den Ceed in seiner Klasse vorn mitfahren. Der Motor ist dank gesenkter CO- und Partikelemissionen endlich zeitgemäß sauber, wenn sich auch beim Verbrauch leider nicht viel getan hat.

Geblichen ist das gute Platzangebot im Innenraum in Kombination mit einem angemessenen großen Kofferraum. Die Bedienung ist trotz des gestiegenen Funktionsumfangs vergleichsweise übersichtlich, große und verständliche Tasten waren schon immer eine Stärke von KIA. Ausstattung bietet der Kompakte reichlich, bei der Sicherheit ist er auf dem aktuellen Stand; vom Notbremsassistenten samt Personenerkennung über einen Spurhalteassistenten bis hin zum Spurwechselassistenten ist alles an Bord, in der Spirit-Ausstattung sogar serienmäßig. Auch die Komfortausstattung kommt nicht zu kurz, beispielsweise Klimaautomatik und vier elektrische Fensterheber mit Ab- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz sind dabei. Letztere seien deshalb hervorgehoben, weil asiatische Hersteller den Einklemmschutz hinten nur selten verbauen, dieser gleichwohl aber mehr Sicherheit für Kindern auf der Rückbank bietet. Der neue Ceed ist also ein rundes Paket, das mit seinem Grundpreis von 24.690 Euro bei umfangreicher Serienausstattung ein attraktives Preis-Leistungsverhältnis verspricht - inklusive sieben Jahren Garantie. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai i30, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf.

- + großzügiges Platzangebot vorn, sicheres und angemessenes komfortables Fahrwerk, viele Assistenzsysteme, umfangreiche Serienausstattung, saubere Abgase
- Verbrauch könnte niedriger ausfallen, die meisten Extras nur in Paketen zu haben

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 1,8

### Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,4
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest ★★★★★☆

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,6 Verarbeitung

An der Qualität der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Den Unterboden hat KIA ordentlich verkleidet, besonders der Motor nach unten und die seitlichen Bereiche sind großflächig abgedeckt; lediglich der mittlere Bodenbereich um den Auspuff sowie der hintere Bereich sind etwas zerklüftet. Im Innenraum bemüht sich KIA um ansehnliche Qualität und einen wertigen Eindruck. Der obere Teil der vorderen Türverkleidungen und des Armaturenbretts

sind weich gestaltet, letzteres ist nahe der Vorderkante mit einer geprägten Naht versehen, um Leder zu suggerieren. Der Dachhimmel ist hochwertig, alle Dachsäulenverkleidungen müssen aber ohne Stoffüberzug auskommen. Einige Kanten und Ränder sind mit Aluapplikationen aufgewertet. Auch die Verarbeitung passt, es klappert und scheppert nichts.

⊖ Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten, das ist umständlich bei der Handhabung.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 6,5 l/100 km an, ergibt sich mit dem serienmäßigen 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 765 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 470 kg – das ist großzügig und sollte für vier Leute samt Gepäck locker ausreichen. Eine Reling fürs Dach gibt es nicht, Lasten darf der Ceed trotzdem bis 80 kg oben drauf tragen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1.410 kg wiegen, wenn er über eine eigene

Bremse verfügt (600 kg bei ungebremsten Anhängern) - ein ausgewiesener Zugwagen ist der Kompakt-Koreaner damit nicht. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen; Reifen mit Notlaufeigenschaften bietet KIA nicht an. Mit 4,31 m Länge ist der Ceed für die Stadt praktisch genug, auch die Breite mit 2,04 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,3 m.

### 2,8 Licht und Sicht

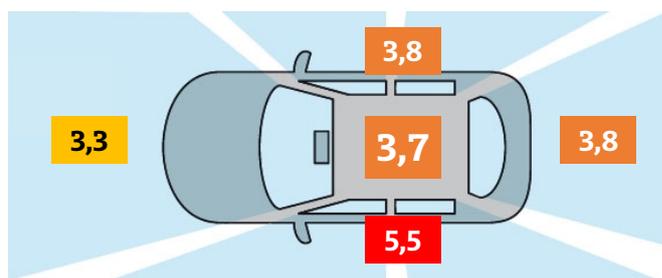
Die Fahrzeugecken lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorne, weil man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorne kann man gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer. Es gibt in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig eine Rückfahrkamera, die für präzises Rangieren von Vorteil ist.



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

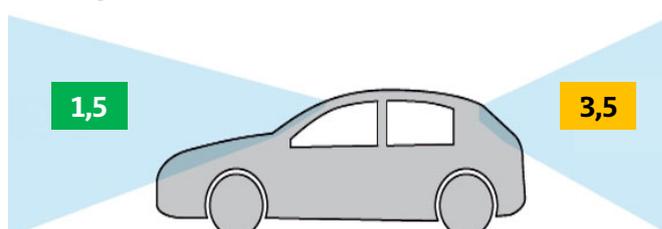
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Ebenfalls serienmäßig an Bord sind Parksensoren am Heck; gegen Aufpreis bekommt man einen Parkassistenten, der dann auch Sensoren an der Front umfasst. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in üblicher Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen. Zumindest nach vorn und zur Seite, nach schräg hinten sieht man nicht so gut raus - das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wieder, die dem Ceed ein nur ausreichendes Zeugnis ausstellt; vor allem nach hinten rechts stört die breite C-Säule. Die Sicht in den Außenspiegeln - auf der Fahrerseite mit asphärischem Bereich für eine optimierte seitliche Sicht - ist zufriedenstellend, im Innenspiegel könnte sie etwas besser sein. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst ordentlich, die ungewischten Bereiche halten sich in engen Grenzen.

⊕ Bei den Scheinwerfern setzt KIA auf ein LED-Projektionssystem, lässt aber ärgerlicherweise eine

## 2,5 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Sitze befinden sich in eher niedriger, aber noch zufriedenstellender Höhe (vorn 42 cm über der Straße) und der Schweller ist weder zu breit noch zu hoch. Im Fond stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die recht niedrig positionierte

## 3,1 Kofferraum-Volumen

Die Kofferraumgröße ist für die Kompaktklasse angemessen. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 295 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 475 l oder alternativ sieben handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 615 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.140 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden können noch etwa 20 Liter verstaut werden, wenn kein Notrad hinzugekauft wurde.

## 2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die zwei Griffmulden an der Innenseite der Klappe sind jedoch sehr praktisch. Ab knapp 1,86 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, weil die Klappe nicht allzu weit nach oben schwingt. Die Ladekante liegt 66 cm über der Straße und damit ziemlich günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit zwei Zentimetern beim Be- und Entladen kaum –

automatische Leuchtweitenregulierung und eine Scheinwerferreinigungsanlage weg. Die Ausleuchtung ist gut, die homogene Lichtverteilung, der Kontrast und die gute Reichweite gefallen. Die Steuerung des Fernlichts kann dem Assistenten überlassen werden, der automatisch auf- und abblendet. Die Bremslichter sind ebenfalls in LED-Technik ausgeführt und damit gut zu erkennen sowie reaktionsschnell.

⊖ Bei Beladung - und sei es auch nur mit ein oder zwei Personen auf der Rückbank - bleibt es dem Fahrer überlassen, ob er in nötiger Weise den Lichtkegel der Scheinwerfer manuell nach unten korrigiert oder andere Verkehrsteilnehmer blendet. Es ist sehr wichtig, dass der Hersteller zumindest eine automatische Leuchtweitenregulierung verbaut und keine Regelungslücken in den Typgenehmigungsvorschriften auszunutzt.

Rückbank - ansonsten kann man auch dort gut ein- und aussteigen. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen halten sie selbst in der Ebene nicht fest. Haltegriffe gibt es nur für den Beifahrer und die beiden hinten außen Sitzenden, der Fahrer muss leider ohne auskommen. Die Umfeldbeleuchtung bei Dunkelheit wird über das Aktivieren der Front- und Rücklichter umgesetzt.



Mit 295 l Volumen ist der Kofferraum des Ceed von klassenüblicher Größe.

wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch 35 Liter Stauraum zur Verfügung. Senkt man den Boden ab, wächst die innere Stufe auf 11,5 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe seitlich stört etwas.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es nicht. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Man muss nur beim Zurückklappen der Lehnen darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie davon Schaden nehmen können. Es gibt ein

kleines Fach links im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, immerhin gibt es vier Verzurrösen, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen - da die Ösen jedoch am variablen und herausnehmbaren Boden montiert sind, können sie keine schweren Gegenstände halten.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

⊕ Die üblichen Funktionen des Alltags lassen sich dank des aufgeräumten Cockpits leicht bedienen. Die meisten Schalter sind recht groß, im Blickfeld des Fahrers und klar beschriftet - mit verständlichen Symbolen oder in englischer Sprache. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die Einstellung der Sitze - elektrisch mit Memory-Funktion für die Fahrerseite - und des manuell justierbaren Lenkrads sowie der Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand.

Fahrzeugeinstellungen müssen teils über den Bordcomputer und teils über den großen Monitor vorgenommen werden - hier muss man also lernen, wo man was findet. Es erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und Untermenüs navigiert. Der 8 Zoll große Hauptbildschirm wird über Touch-Eingaben bedient, ist hoch positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Die Instrumente sind analog ausgeführt, in der Mitte gibt es ein großes Display, das die Bordcomputer-Informationen darstellt. Alles ist klar gezeichnet und sehr gut ablesbar.

Alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über eine Ab-

und Aufwärtsautomatik, mit der Fernbedienung können sie immerhin geschlossen werden, auch wenn der Motor aus ist. Ein praktisches Detail: beim Aussteigen wird im Instrumentendisplay angezeigt, welche Fenster noch offen sind, und sei es auch nur ein Spalt.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum können überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, bedarf aber einer gewissen Eingewöhnung.

### 2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimedia-Angebot im neuen Ceed ist recht ordentlich, einiges verbaut KIA in der Spirit-Ausstattung sogar serienmäßig. Das Infotainment-System umfasst ein Radio samt DAB-Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und eine Sprachsteuerung über ein kompatibles, gekoppeltes Smartphone. Das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsmeldungen über TomTom Live Services kostet Aufpreis, ist mit 890 Euro aber nicht teuer, zumal dann auch die Verkehrszeichenerkennung und ein JBL-Soundsystem dabei sind. Für die Live Services wird allerdings ein Handy benötigt, dessen Datenvolumen

genutzt wird - hier sollte man also den Datenverbrauch im Auge behalten oder gleich eine Flat nutzen. Die Handyanbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist selbstverständlich auch möglich. Es gibt zwei USB-Anschlüsse (einer mit Datenverbindung, einer nur Ladefunktion) und eine 12-V-Steckdose sowie einen AUX-Anschluss und einen SD-Karten-Slot für die Navikarten. Der Kofferraum verfügt zusätzlich über eine 12-V-Steckdose. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man dagegen vergebens.

### 1,8 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der Ceed vorn reichlich Platz. Selbst zwei Meter große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben, die

Kopffreiheit würde sogar für fast 2,10 m reichen. Breit genug ist der Innenraum vorne ohne Zweifel, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet.

### 3,1 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen etwas über 1,80 m große Personen Platz; begrenzend wirkt auch hier wieder die Beinfreiheit, die Kopffreiheit endet erst bei über 1,90 m Körpergröße. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist noch gut, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

### 3,1 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Kompaktfahrzeuge belässt es auch der Ceed in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen und fassen höchstens

0,5-Liter-Flaschen; überdies gibt es Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

## 2,7 KOMFORT

### 2,8 Federung

Das Standard-Fahrwerk des Ceed bietet einen ordentlichen Federungskomfort, adaptive oder einstellbare Dämpfer sind nicht erhältlich. Der Testwagen trat mit 17 Zoll Rädern und eher schmalem Querschnitt an, das lässt kleinere Anregungen und Kanten mehr zu den Insassen durchdringen. So federt der kompakte KIA innerorts recht ordentlich, kurzweilige Fahrbahn und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen aber etwas deutlicher in den

Innenraum durch. Dennoch ist hier mehr Federungskomfort als beim Vorgänger geboten. Mit zunehmender Geschwindigkeit spricht die Federung williger an. Auf der Landstraße werden die Unebenheiten gut geschluckt, der Ceed bleibt dabei recht ruhig und verbindlich auf der Straße liegend. Auf der Autobahn kann man lange Strecken gut absolvieren ohne übermäßig gestresst zu sein, nur ab und an sorgen regelmäßige Bodenwellen für eine leichte Stuckerneigung.

### 2,7 Sitze

Beim Ceed in Spirit-Ausstattung sind der Fahrer- und Beifahrersitz in der Höhe einstellbar und bieten in der Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen. Optional lässt sich der Fahrersitz elektrisch einstellen (mit Memory-Funktion), für den Beifahrersitz gibt es diese Option nicht. Die Sitze sind angenehm gepolstert, gut konturiert und bieten einen guten Seitenhalt. Die Sitzposition vorn ist

auch dank längs einstellbarer Mittelarmlehne bequem. Auf den nur mäßig konturierten Rücksitzen sitzt man dank der hohen Lehnen akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein. Der Fondmittelsitz ist zwar prinzipiell weich gepolstert, er hat aber eine höckerartige Form und ist damit unbequem.

## 2,9 Innengeräusch

Der Ceed ist ganz ordentlich gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 67,7 dB(A). Bei hohen Geschwindigkeiten nimmt der Lärmpegel im Innenraum allerdings erheblich zu, während man wiederum bei Landstraßentempo Unterhaltungen entspannt führen kann. Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei. Der Motor bleibt innen recht dezent, wird erst bei hohen Drehzahlen laut.

Ganz anders klingt er außen, Lastwechsel - also vom Gas gehen - werden mit dezentem "Ploppen" quittiert. Beim starken Beschleunigen faucht es kernig aus dem Auspuff - man möchte dann kaum glauben, dass nur vier Zylinder mit lediglich 1,4 Liter Hubraum unter der Motorhaube arbeiten.

## 2,3 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattung besitzt der Ceed serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Beschlagsensor. Einen Luftgütesensor gibt es allerdings nicht, damit auch keine Umluftautomatik. Getönte Scheiben im Fond sind Serie. Die vorderen Sitze sowie das

Lenkrad lassen sich ab Werk beheizen, die äußeren Fondsitze gegen Aufpreis. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze gibt es nur für die höchste Ausstattungslinie Platinum, dann sogar serienmäßig. Eine Standheizung wird in der Optionsliste des Herstellers nicht aufgeführt.

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen

⊕ Der 1,4-l-Vierzylinder leistet dank Turboaufladung 140 PS und ein maximales Drehmoment von 242 Nm. In einem Kompaktwagen sind das mehr als ausreichende Werte und hier enttäuscht der Ceed nicht. Man kann mit ihm richtig flott unterwegs sein und dank des fülligen Drehmoments über einen weiten Drehzahlbereich schaltfaul den Alltag bestreiten. Von Vorteil ist zudem, dass die Übersetzung kurz genug gewählt wurde, so dass die Leistung gut in Vortrieb umgesetzt werden kann. Überdies erweist sich

das Sechsganggetriebe als sinnvoll gestuft. Dadurch ist der Motor in der Lage, in jedem Gang seine gute Durchzugskraft zu zeigen, ob vierter, fünfter oder sechster Gang, es geht immer mit spürbarem Druck voran. Am schnellsten gelingt der Spurt von 60 auf 100 km/h im zweiten und dritten Gang, dann vergehen nur knapp 5,5 Sekunden. Der Motor kann durchaus Fahrspaß vermitteln, mehr Leistung muss gar nicht unbedingt sein.

### 2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder erzeugt zwar leichte Vibrationen, die fallen im Innenraum aber nicht störend auf. Weniger Begeisterung dagegen lässt die Akustik des Motors ab mittleren Drehzahlen aufkommen; während Brummen bei sehr niedrigen Drehzahlen kaum eine Rolle spielt, selbst in den hohen Gängen, wird das Aggregat etwa ab 3.000 1/min zunehmend lauter und brummiger, um dann beim Ausdrehen in erhebliches Dröhnen überzugehen. Die Lautstärke

ist dabei weniger von der Last als von der Drehzahl an sich abhängig, so dass man der Lärmbelastung auch nicht durch weniger Gasgeben entrinnen kann - letztlich hilft nur Radio weiter aufdrehen oder langsamer fahren. Da man im Alltag bis 130 km/h Drehzahlen über 3.000 1/min nicht nutzen muss, kann man den lauten Drehzahlbereich gut meiden - falls er stört.

### 2,6 Schaltung/Getriebe

Das Sechsganggetriebe ist ausreichend präzise und verbindlich genug geführt, es fühlt sich aber etwas "kratzig" an, wenn man die Gassen nicht sauber trifft. Die Wege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang ist über einen Ring am Schaltknopf abgesichert. Das Anfahren klappt dank kurz übersetztem ersten Gang und einer automatischen leichten Drehzahlhebung im Kupplungsschleifpunkt

gut. Ein gefühlvoller Kupplungsfuß ist trotzdem von Vorteil, um leichte Schaltschläge bei den Gangwechseln zu vermeiden. Insgesamt ist das Getriebe etwas kürzer übersetzt als bei vielen Konkurrenten, die Kurbelwelle dreht bei 130 km/h mit 3.000 1/min, man kann damit schaltfaul ausreichend zügig unterwegs sein.

Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Start-Stopp-Funktion wie auch die Schaltpunktanzeige arbeiten einwandfrei und praxistauglich. Eine Berganfahrhilfe sowie eine Autohold-Funktion für die elektrische Parkbremse sind vorhanden, durch kurzzeitiges automatisches Halten der Bremse kann man an Steigungen ohne Zurückrollen anfahren.

⊖ In dieser Klasse sollte der Rückwärtsgang soweit synchronisiert sein, dass es nicht jedes Mal vernehmlich im Getriebe kracht, wenn man bei noch langsam rollendem Auto den Rückwärtsgang einlegt; beim Testwagen kam noch hinzu, dass er sich ab und zu nicht auf Antrieb einlegen ließ.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Der KIA Ceed bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Ceed kaum. Die Aufbaubewegungen halten sich angenehm in Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt der KIA zwar leichte Lastwechselreaktionen, wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der Kompakte gut beherrschbar und ist sicher unterwegs.

Im ADAC Ausweichtest quitiert der Koreaner das erste Anlenken mit leicht drängendem Heck, wodurch das ESP gefordert wird und den Wagen stabilisiert. Der Ceed geht in kontrolliertes Untersteuern über, das aber beherrschbar bleibt, weil das ESP nur soviel wie notwendig regelt und das zudem dezent und effektiv. So bleibt der Kompakte nicht nur gut beherrschbar, sondern vermittelt auch Fahrspaß, weil Korrekturen des Fahrers selbst im Grenzbereich gut umgesetzt werden.

### 2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung des neuen Ceed hat KIA insgesamt gut abgestimmt. Während im Stadtverkehr die erforderlichen Lenkkräfte niedrig sind, was das Rangieren erleichtert, wird die Unterstützung bei höheren Geschwindigkeiten zurückgenommen, was sich positiv auf das Lenkgefühl

auswirkt. Dank der angemessenen Rückmeldung und des guten Ansprechens lässt sich der Ceed recht zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren. Von Lenkansschlag zu Lenkansschlag sind 2,5 Umdrehungen nötig, der Kurbelaufwand hält sich folglich in Grenzen.

### 2,3 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Ceed durchschnittlich 34,4 m (Mittel aus zehn

Einzelmessungen) - das ist ein gutes Ergebnis. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

## 2,1 SICHERHEIT

### 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Bereich der aktiven Sicherheit ist der neue Ceed auf der Höhe der Zeit. Seine Sicherheitsausstattung ist umfangreich, vieles gibt es sogar serienmäßig - zumindest in der gehobenen Ausstattungslinie Spirit. Ein Notbremsystem ist Serie, ebenso der Spurhalteassistent, der sowohl nur warnen als auch selbst gegenlenken kann. Sogar den Spurwechselassistenten packt KIA aufpreisfrei ins Fahrzeug; er umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Limiter sowie ein Tempomat sind serienmäßig, für den Handschalter gibt es die optionale aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC) leider nicht. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen aus der Frontkamera und aus dem Navigationskartenmaterial. Ebenso Serie sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Ein Head-Up-Display ist für den Ceed nicht erhältlich.

### 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest nach Euro NCAP Norm liegt aktuell noch nicht vor. Der technisch verwandte Hyundai i30 konnte allerdings 88 Prozent der möglichen Punkte erzielen (Stand Juli 2017), es ist also von einem guten Ergebnis auch beim KIA Ceed auszugehen. Der neue Ceed bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,95 m Größe. Hinten schützen die Kopfstützen immerhin Menschen bis 1,70 m Körpergröße gut, ihr Abstand zum Dachhimmel ist nicht zu groß, so dass auch er eine gewisse Abstützfunktion bei größeren Insassen übernehmen kann. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Warndreieck und Verbandkasten sind seitlich im Kofferraum untergebracht und damit auch bei gefülltem Kofferraum einigermmaßen gut zu erreichen.

### 2,4 Kindersicherheit

⊕ Auch für die Kindersicherheit gibt es noch kein Crashtestergebnis nach Euro NCAP Norm. Der Hyundai i30 als technischer Verwandter erzielte im Test 84 Prozent der möglichen Punkte (Stand Juli 2017). Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

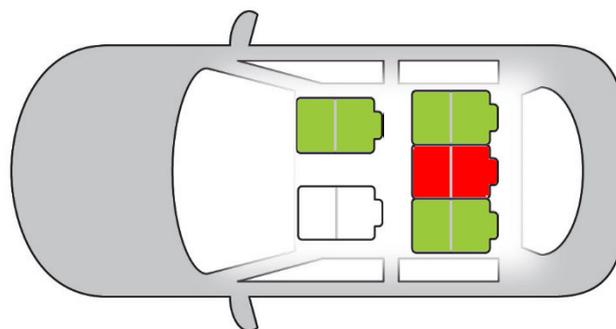
äußeren Plätze der Rückbank, dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. Auf eben diesen hinteren Sitzen sowie auf dem Beifahrersitz können Kindersitze auch gut mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden. Der Mittelsitz auf der Rückbank eignet sich nur schlecht für Kindersitze, dort gibt es keine Isofix-Halterungen, die Gurtlänge ist eingeschränkt und die Gurtanlenkpunkte ungünstig. Vorbildlich: alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel reagierenden Einklemmschutz.

### 3,5 Fußgängerschutz

Mit nur 64 Prozent hat der Hyundai i30 beim Fußgängerschutztest nach Euro NCAP Norm nicht besonders gut abgeschnitten - auch der neue KIA Ceed hat keine besonderen Maßnahmen wie eine aktive Motorhaube oder Fußgängerairbags zum erhöhten Fußgängerschutz verbaut. Vor allem im Bereich unterhalb und seitlich der Windschutz-

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

scheibe ist mit einer erhöhten Verletzungsgefahr zu rechnen.

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger, es kann einen Aufprall möglichst schon verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Ceed mit dem 1,4-l-T-GDI-Motor in Kombination mit der Sechsgang-Handschaltung liegt im EcoTest bei 6,5 Liter Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 179 g pro km. Nach den aktuellen EcoTest-Maßstäben reicht das für 24 von möglichen 60 Punkten im CO<sub>2</sub>-Bereich - das Ergebnis kann nicht ganz zufriedenstellen, denn manche Konkurrenten bieten in dieser Leistungsklasse sparsamere Motoren; allerdings sind diese meist an deutlich längere Getriebeübersetzungen gebunden, die das Spritsparen erleichtern, dem Auto aber viel seiner Agilität rauben. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,8 l, außerorts bei 5,8 l und auf der Autobahn bei 7,4 l alle 100 km.

### 1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, selbst beim Kohlenmonoxid im Autobahnzyklus ist der überarbeitete 1,4-l-Turbo nicht mehr auffällig. Einzig die Partikel sind zwar niedrig, aber nicht optimal. Ausgerechnet die Partikelanzahl führt also zu einem kleinen Punktabzug, und das obwohl der Ceed nun serienmäßig einen Ottopartikelfilter an Bord hat. Trotzdem sind natürlich 46 von 50 möglichen Punkten im

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Bereich Schadstoffe immer noch ein sehr gutes Ergebnis, zumal man die enormen Fortschritte bei der Reduzierung des Partikelaustrittes im Vergleich zum Vorgängermotor sehen sollte. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten kommt der Ceed damit auf 70 Punkte und erzielt damit gerade so vier von fünf möglichen Sternen. Da er den Straßentest ohne Auffälligkeiten besteht, ist er damit ein unter EcoTest-Aspekten empfehlenswertes Auto.

## 1,8 AUTOKOSTEN

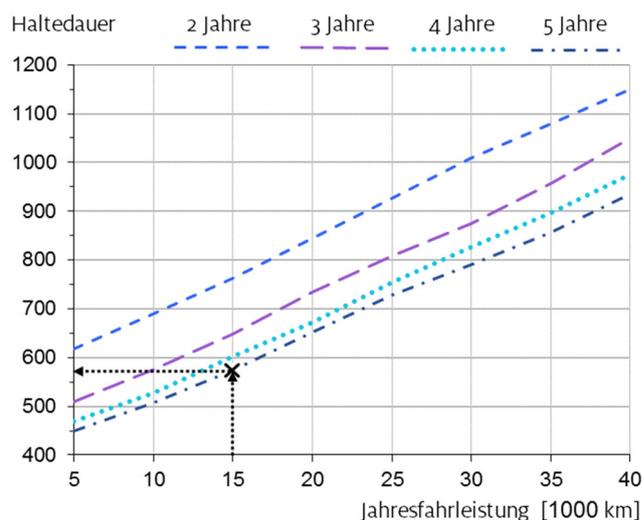
### 1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Preis von 24.690 Euro klingt für ein 140-PS-Fahrzeug der Kompaktklasse schon mal nicht schlecht. Betrachtet man die umfangreiche Ausstattung, dann erweist sich der neue Ceed als durchaus attraktives Angebot. Der Motor ist technisch auf dem aktuellen Stand und verfügt sogar über einen Ottopartikelfilter - die Euro 6d-TEMP Schadstoffnorm bestätigt ihm in der Praxis niedrige Emissionen. Serienmäßig an Bord sind beispielsweise Parksensoren hinten, Lenkrad- und Sitzheizung vorn, digitaler Radioempfang, ein Notbremsystem samt Personenerkennung und die Voll-LED-Scheinwerfer. Weiter aufrüsten ist natürlich möglich, Details wie Parksensoren vorn inklusive Parklenkassistent, ein Navigationssystem samt Verkehrszeichenerkennung, Schiebedach oder Lederausstattung gibt es als Extras. Diese sind meist nur in Paketen zu haben, was die Wahlmöglichkeiten einschränkt, die Aufpreise für die Extras aber moderat hält. Die Kfz-Steuer beträgt 108 Euro pro Jahr (Berechnung nach NEFZ). Die Einstufungen bei der Versicherung bleiben im Rahmen, für die Haftpflicht ist mit Klasse 16 noch günstig, aber auch Vollkasko- (Klasse

19) und Teilkaskoversicherung (Klasse 20) kommen nicht über Gebühr teuer.

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 574 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 Attract	1.0 T-GDI Edition 7	1.4 T-GDI Vision Eco-Paket	1.6 CRDi Edition 7	1.6 CRDi Vision Eco-Paket
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	3/998	4/1353	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	73 (100)	88 (120)	103 (140)	84 (115)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	134/3500	172/1500	242/1500	280/1500	280/1500
0-100 km/h [s]	12,6	11,1	9,1	10,9	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	190	208	192	198
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,4   S	5,6   S	5,6   S	4,0   D	4,0   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	145	128	128	104	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/20	16/19/20	16/19/20	15/19/21	15/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	128	86	94	170	170
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	488	514	539	502	519
Preis [Euro]	15.990	19.090	22.090	21.490	23.990

#### Aufbau

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

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

KB = Kombi  
GR = Van  
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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbo-Ottomotor, Euro 6d-TEMP (WLTP), Partikelfilter	
Hubraum	1.353 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	242 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Verbrauch pro 100 km	5,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	135 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R17V
Länge/Breite/Höhe	4.310/1.800/1.447 mm
Leergewicht/Zuladung	1.315/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395/1.291 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.410 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre / 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Zilina

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,4/9,1/11,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/5,8/7,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	152 g/km (WTW* 179 g/km)
Reichweite	765 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1350/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	295/615/1.140 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>131 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>58 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>98 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>287 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	574 Euro		
Steuer pro Jahr	108 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/20		
Basispreis Ceed 1.4 T-GDI Spirit	24.690 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	27.750 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.804 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*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.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	690 Euro° (Paket)-Serie
Parklenkassistent	690 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	890 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	690 Euro° (Paket)

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechsellassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	890 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/890 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	über Zubehör
Metalliclackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,8</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,4</b>
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	2,6
Ein-/Ausstieg	2,5	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,3
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	3,1	Fußgängerschutz	3,5
Innenraum-Variabilität	3,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,5</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,6
Federung	2,8	Schadstoffe	1,4
Sitze	2,7		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	2,3		

Stand: Oktober 2018  
Test und Text: M. Ruhdorfer