



KIA Ceed 1.6 CRDi Spirit

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(100 kW / 136 PS)

Die Fortschritte der Koreaner bei der Autoentwicklung kann man an den Generationen des Ceed gut erkennen. Konnte man den ersten beiden Modellreihen ein insgesamt gutes Gesamtpaket attestieren, dem aber noch der letzte Feinschliff fehlte, gilt dieser Kritikpunkt für die neueste Ceed-Generation nicht mehr. Die steten Verbesserungen sind "erfahrbar", und so muss man die Kritikpunkte am Neuen schon im Detail suchen. Um angesichts der guten Funktionsausstattung den Preis deutlich unter der 30.000 Euro Marke zu halten, muss auch KIA gewisse Abstriche machen; die sind aber geschickt gewählt, um die Insassen so wenig wie möglich zu stören. So gibt es beispielsweise für den Fahrer keinen Haltegriff am Dachhimmel oder für die Fondpassagiere keine separaten Leseleuchten.

Genau richtig hat es KIA beim Motor und seiner Abgasreinigung gemacht: Hier wurde nicht gespart, im Gegenteil. Der Vierzylinder-Diesel läuft insgesamt kultiviert und um Welten angenehmer als der Vorgängermotor. Leistung und Verbrauch sind ähnlich geblieben, bei den Schadstoffemissionen hat man allerdings einen riesen Schritt getan. Einen so großen Aufwand bei der Stickoxid-Reinigung treibt in der Kompaktklasse bisher nur BMW, die Abgase werden neben dem Oxi-Kat und dem Partikelfilter auch mit einem NOx-Speicherkat und zusätzlich mit einem SCR-Kat gesäubert. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, ähnlich wie bei BMW liegen die NOx-Emissionen praktisch auf Benziner-Niveau und der Partikelaustritt sogar darunter.

Zusammengefasst bekommt man mit dem Ceed einen geräumigen und praktischen Kompakten, der eine gute Ausstattung und einen sauberen Motor bietet. Und das Ganze zu einem angemessenen Preis. Noch nicht genug? Sieben Jahre Garantie bis 150.000 km sind auch dabei. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai i30, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf.

+ gutes Platzangebot vorn, umfangreiche Serienausstattung, viele Assistenzsysteme, sicheres und ausreichend komfortables Fahrwerk, moderater Verbrauch und sehr sauberes Abgas

- viele Extras an Pakete gebunden, kein Fehlbetankungsschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 1,7

Zielgruppencheck

Familie 3,0

City 3,1

60+ Senioren 2,9

Langstrecke 2,7

Transport 3,1

Fahrspaß 2,5

Preis/Leistung 2,0

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. Die Türrahmen sind aus einem Stück gefertigt und nicht wie sonst oft bei asiatischen Marken aus mehreren Einzelteilen zusammengeschweißt. 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 wer-

tigen 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.

3,1 Alltagstauglichkeit

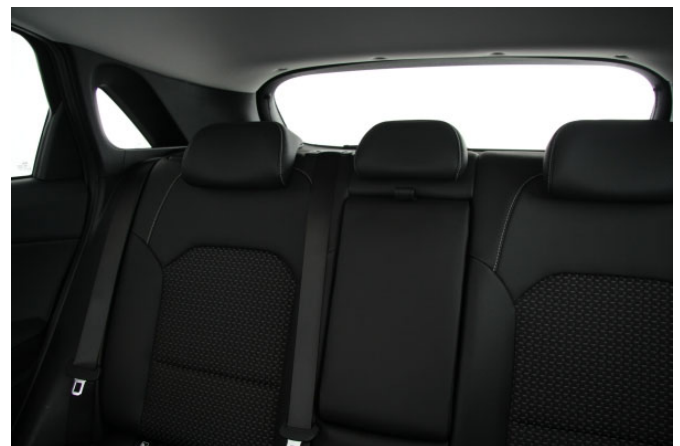
Legt man den EcoTest-Verbrauch von 5,1 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem serienmäßigen 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 980 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 462 kg – das ist großzügig und sollte für vier Leute samt Gepäck locker ausreichen. 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 man einen Anhänger ziehen will, darf er bis zu 1.500 kg wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (650 kg bei ungebremsten Anhängern) - ein ausgewiesener Zugwagen ist der Kompakt-Koreaner damit zwar nicht, aber für kleinere Wohnwägen beispielsweise reicht es. 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. Der AdBlue-Tank für die Abgasreinigung fasst 12 Liter, das ist nicht besonders viel. Allerdings lässt er sich über einen praktischen Stutzen unter der Tankklappe befüllen, was das Auftanken deutlich erleichtert.

⊖ Unter der Tankklappe findet man auch den Einfüllstutzen für den Dieseldieselkraftstoff, dem leider ein Schutzmechanismus gegen falsche Betankung fehlt - Benzin lässt sich problemlos einfüllen, mit fatalen Folgen für den Motor, sobald man ihn startet.

2,7 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 vorn kann man gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer. Es gibt in der getesteten Ausstattungsvariante Spirit serienmäßig eine Rückfahrkamera, die für präzises Rangieren von Vorteil ist. 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



Nicht vollständig versenkbare Kopfstützen und die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

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 ungewischene Bereiche halten sich in Grenzen.

⊕ Bei den Scheinwerfern setzt KIA auf ein LED-Projektionssystem, lässt aber ärgerlicherweise eine automatische Leuchtweitenregulierung und eine Scheinwerferreinigungsanlage weg. Die Ausleuchtung ist gut, die homogene Lichtverteilung, der Kontrast und die gute Reichweite gefallen. Das Abbiegelicht wird über die Nebelscheinwerfer umgesetzt, eine dürftige Lösung, aber besser als nichts. 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 wäre sehr wichtig, dass

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 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

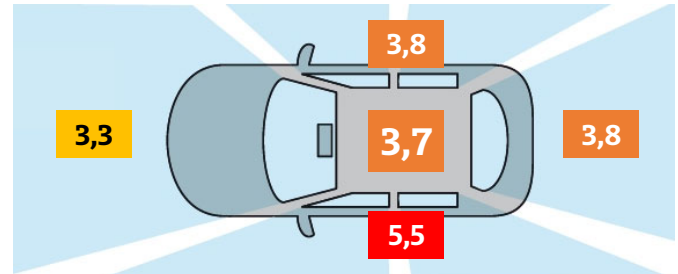
3,1 Kofferraum-Volumen

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 Getränkekisten 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.

der Hersteller zumindest eine automatische Leuchtweitenregulierung verbaut und keine Regelungslücken in den Typgenehmigungsvorschriften ausnutzt.

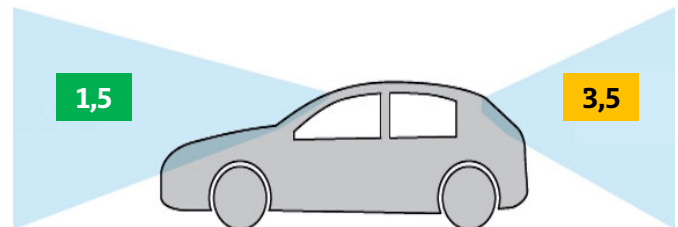
Rundumsicht

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.



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, zusätzlich werden die Außentürgriffe beleuchtet.



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

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 – 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 Verarbeitung und Materialanmutung machen im Innenraum einen ansprechenden Eindruck. Die Bedienung überzeugt durch eine gute Funktionalität, auch wenn man sich eine gewisse Zeit zur Eingewöhnung nehmen sollte.

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-Freisprech-einrichtung 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 Navigations-

karten. Der Kofferraum verfügt zusätzlich über eine 12-V-Steckdose. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man dagegen vergebens.



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

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der Ceed vorn reichlich Platz, denn selbst zwei Meter große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für fast 2,10

m Körpergröße reichen. Breit genug ist der Innenraum vorne ohne Zweifel, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet.

3,1 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen haben etwas über 1,80 m große Personen Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind; 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.

3,1 Innenraum-Variabilität

In punkto Variabilität belässt es der Ceed bei asymmetrisch geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen, wie die meisten Kompaktfahrzeuge. 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 weni-

ger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen und fassen höchstens 0,5-Liter-Flaschen; darüber hinaus gibt es noch 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

Im Ceed mit Standard-Fahrwerk ist ein ordentlicher Federungskomfort geboten; adaptive oder einstellbare Dämpfer

gibt es nicht. Der Testwagen mit 17-Zoll-Rädern und eher schmalem Querschnitt lässt kleinere Anregungen und

Kanten eher zu den Insassen durchdringen. So federt der kompakte KIA Innerorts ganz passabel, 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 liegen. Auf der Autobahn kann man lange Strecken recht entspannt absolvieren, nur ab und an sorgen regelmäßige Bodenwellen für eine leichte Stuckerneigung.

2,7 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz sind beim Ceed in Spirit-Ausstattung 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 angenehm gepolsterten Sitze sind gut konturiert und bieten einen angemessenen Seitenhalt. Die Sitzposition

vorn ist auch dank längs einstellbarer Mittelarmlehne bequem. Auf der nur mäßig konturierten Rückbank 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

KIA hat den Ceed ordentlich gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 68,1 dB(A). Damit ergibt sich kaum ein Unterschied zum 140-PS-Benziner, was belegt, dass der Dieselmotor selbst kein Krawallburche ist und ansonsten eine gute Dämmung erhalten hat.

Bei hohen Geschwindigkeiten nimmt der Lärmpegel im Innenraum allerdings deutlich zu, während man wiederum bei Landstraßentempo Unterhaltungen oder Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung entspannt führen kann. Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

2,3 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattung Spirit besitzt der Ceed serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Beschlagsensor. Einen Luftgütesensor gibt es allerdings nicht und 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.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Aus 1,6 Liter Hubraum werden dank Turboaufladung 136 PS und ein maximales Drehmoment von 280 Nm geholt. Bei der Automatik-Variante liegen sogar maximal 320 Nm an, allerdings über einen kleineren Drehzahlbereich. In einem Kompaktwagen sind das völlig ausreichende Werte. Man kann mit dem Ceed durchaus 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. Erst im sechsten Gang geht es etwas gemächlicher, aber nicht langsam voran. Am schnellsten gelingt der Spurt von 60 auf 100 km/h im dritten Gang, dann vergehen nur gut 6,1 Sekunden. Mit dem Motor kann man durchaus seinen Fahrspaß haben, mehr Leistung muss im Alltag gar nicht sein.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wer den 1,6-l-Dieselmotor aus dem Vorgänger-Ceed kennt, wird erstaunt und begeistert sein, welche Manieren die KIA-Ingenieure aus dem Rüsselsheimer Entwicklungszentrum dem Motor beigebracht haben. Wo der alte Vierzylinder unter 1.600 1/min grausam gebrummt und die Insassen malträtiert hat, läuft der neue Dieselmotor ruhig und akustisch zurückhaltend, selbst bei unter 1.400 1/min in den hohen Gängen. Bei sehr niedrigen Drehzahlen werden lediglich die Vibrationen im Lenkrad

etwas ausgeprägter, die aber oberhalb von 1.500 1/min gering und nicht störend ausfallen. Da der Motor auch bis 4.000 1/min seine Manieren nicht verliert, verfügt man über ein für Diesel-Verhältnisse breit nutzbares Drehzahlband im Alltag. Während die Vibrationen beim Diesel etwas ausgeprägter als beim Benziner sind, neigt der Ottomotor zu mehr Dröhnen, so dass sich insgesamt tatsächlich eine bessere Laufkultur für den Dieselmotor ergibt.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe ist angemessen präzise und verbindlich geführt. Die Wege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang ist über einen Ring am Schaltknäufel abgesichert. Das Anfahren klappt dank kurz übersetztem ersten Gang und einer automatischen leichten Drehzahlanhebung im Kupplungsschleifpunkt gut. Die Gangwechsel gelingen auch dann gut, wenn man nicht so konzentriert die Gänge wechselt; Motor, Kupplung und Getriebe hat KIA hier gut aufeinander abgestimmt. Insgesamt ist das Getriebe etwas kürzer übersetzt als bei vielen Konkurrenten, die Kurbelwelle dreht bei 130 km/h im sechsten Gang mit 2.500 1/min; man kann damit schaltfaul und trotzdem ausreichend zügig unterwegs sein. Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Start-Stopp-

Funktion wirft den Motor kultiviert wieder an, nicht selbstverständlich bei Dieselmotoren in dieser Klasse; diese 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.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der KIA Ceed beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder und bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des kompakten KIA kaum. Die Aufbaubewegungen halten sich angenehm in Grenzen. Lupft man das Gaspedal in Kurven, zeigt der Ceed 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 bleibt aber beherrschbar, weil das ESP nur soviel wie notwendig regelt und das zudem dezent und effektiv. So ist der Kompaktwagen auch im Grenzbereich gut beherrschbar und vermittelt sogar Fahrspaß, weil Korrekturen des Fahrers stets 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 beispielsweise 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.

Bremse

⊕ Der Ceed bringt eine effektive und standhafte Bremsanlage mit, für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt er durchschnittlich 34,3 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Die Bremse spricht dabei 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 Notbremssystem 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 dagegen 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 auch für den KIA Ceed von einem guten Ergebnis auszugehen. Der neue Ceed bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags serienmäßig. 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 einigermaßen gut zu erreichen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

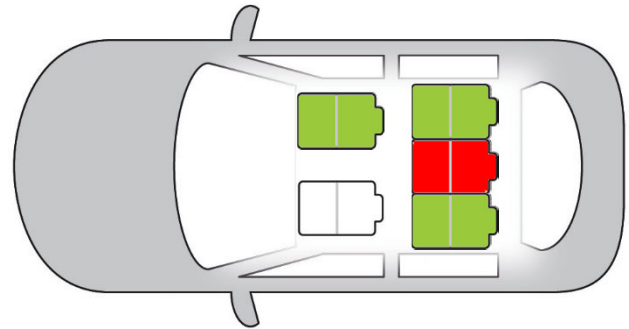
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	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

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 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.

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)

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 Windschutzscheibe 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.

2,0 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Ceed mit dem 1.6-CRDi-Motor liegt im EcoTest bei 5,1 Liter Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 160 g pro km. Nach den aktuellen EcoTest-Maßstäben reicht das für 30 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich. Das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis und zumindest minimal besser als beim Vorgänger - der große Fortschritt liegt allerdings in der Abgasreinigung, näheres dazu im folgenden Kapitel Schadstoffe. Innerorts verbraucht der Diesel-Ceed 4,9 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,0 l alle 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Den größten Schritt hat KIA bei der Abgasreinigung gemacht. Der Vorgänger wies noch einen erheblichen Stickoxid-Ausstoß aus, auf der Straße weit über den Prüfstandsgrenzwerten. Mit der Abstimmung auf die neue Euro 6d-TEMP Abgasnorm hat man eine doppelte Stickoxid-Reinigung verbaut (NOx-Speicherkat und SCR-Kat) und liegt nun weit unter den Grenzwerten (unter 30 Prozent vom Erlaubten) - auf dem Prüfstand wie auf der Straße. Eine Reduzierung des NOx-Ausstoßes um etwa 95 Prozent im aktuellen EcoTest ist wirklich eine Leistung, zumal der Ausstoß auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus ganz niedrig und damit sogar 98 Prozent

unter dem Vorhänger bleibt. Aufgrund der erheblichen Schadstoffreduzierung ist der praktisch gleich bleibende Verbrauch ebenso eine gute Ingenieursleistung. Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase erreicht der Ceed 1.6 CRDi in allen Zyklen und bei allen Schadstoffgruppen, die sehr gute Bewertung ist also völlig verdient. Zusammen mit Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 80 Punkte und vier von fünf Sterne. Da auch die RDE-Messungen auf den Straßen einwandfrei bestanden wurden, ist der Ceed in dieser Konfiguration auch unter EcoTest-Aspekten eine klare Empfehlung.

1,7 AUTOKOSTEN

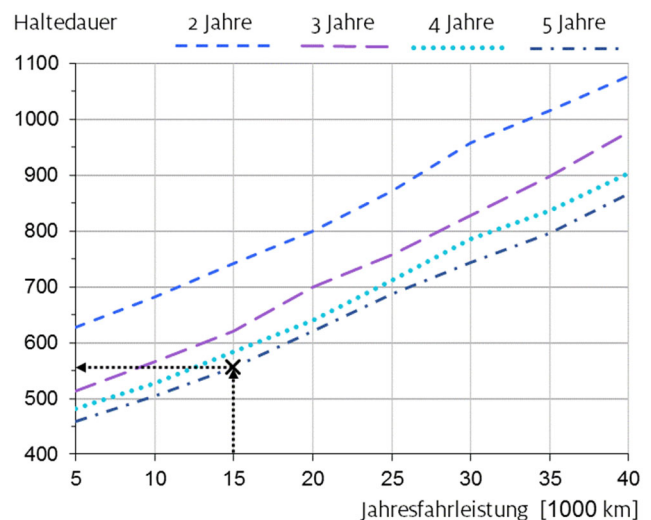
1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Preis von 26.590 Euro liegt knapp 2.000 Euro über dem vergleichbaren Benziner - eine Menge Geld, die den CRDi damit eher für Vielfahrer interessant macht, für die der niedrigere Verbrauch ins Gewicht fällt. Für sich gesehen ist das auch nicht gerade wenig Geld für ein Auto der Kompaktwagenklasse. Betrachtet man aber die umfangreiche Ausstattung, dann erweist sich der neue Ceed als durchaus attraktives Angebot. Der Motor ist technisch auf dem aktuellen Stand und erfüllt die Euro 6d-TEMP Schadstoffnorm, damit werden niedrige Schadstoffemissionen auch auf der Straße bescheinigt. Serienmäßig an Bord sind beispielsweise Parkensoren hinten, Lenkrad- und Sitzheizung vorn, digitaler Radioempfang, ein Notbremssystem samt Personenerkennung und die Voll-LED-Scheinwerfer. Weiter aufrüsten ist natürlich möglich, Details wie Parkensoren 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 184 Euro pro Jahr (Berechnung nach NEFZ). Die Einstufungen bei der Versicherung bleiben im Rahmen, die Haftpflicht ist

mit Klasse 15 für ein Dieselauto günstig, aber auch Vollkasko- (Klasse 19) und Teilkaskoversicherung (Klasse 21) kommen nicht über Gebühr teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 556 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 mit Eco-Paket	1.6 CRDi Edition 7	1.6 CRDi Vision mit 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]	490	516	541	504	521
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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-TEMP, SCR-Kat, NOx-Speicherkat	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	280 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km	4,3 l
CO ₂ -Ausstoß	111 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R17 V
Länge/Breite/Höhe	4.310/1.800/1.447 mm
Leergewicht/Zuladung	1.388/492 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395/1.291 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650/1.500 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 (3.Gang)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,9/11,6/16,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Michelin PilotSport 4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	5,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,9/4,6/6,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	133 g/km (WTW* 160 g/km)
Reichweite	980 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.418/462 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	295/615/1.140 l

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

Betriebskosten	99 Euro	Werkstattkosten	59 Euro
Fixkosten	103 Euro	Wertverlust	295 Euro
Monatliche Gesamtkosten	556 Euro		
Steuer pro Jahr	184 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/21		
Basispreis Ceed 1.6 CRDi Spirit	26.590 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.06.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.650 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.035 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. 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 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.

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)

2,3

AUTOKOSTEN

1,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	2,6
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	2,0
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,2
Innenraum	2,3	Sicherheit	2,1
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	Umwelt/EcoTest	2,0
Komfort	2,7	Verbrauch/CO ₂	3,0
Federung	2,8	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,7		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	2,3		

Stand: Oktober 2018
 Test und Text: M. Ruhdorfer