



KIA Ceed Sportswagon 1.6 CRDi Spirit

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Ein halbes Jahr nach dem Fünftürer bringt KIA nun die Sportswagon genannte Kombiversion des Ceed auf den Markt. Wie bei der Steilhecklimousine hat der ehemalige VW- und Audi-Designer auch beim Kombi ein schickes Karosseriekleid entworfen. Gleichzeitig überzeugt der Ceed Sportswagon durchaus mit seinen Transportqualitäten. Mit einem Ladevolumen von 395 bis 1.340 Liter steckt das Gepäckabteil ordentlich was weg und einen 3er Touring damit in die Tasche.

Abgesehen davon punktet der Kombi mit den bereits vom Fünftürer bekannten Vorzügen: Verarbeitungs- und Materialqualität geben kaum Anlass zur Kritik, die Bedienung erschließt sich dem Fahrer auch ohne Studium der Bedienungsanleitung, das Fahrwerk schafft einen gelungenen Kompromiss aus Agilität und Komfort, und der harmonische Diesel sorgt für gute Fahrleistungen bei mäßigem Verbrauch und sehr niedrigen Emissionswerten. Gibt es also gar nichts zu kritisieren am neuen Ceed Sportswagon? Doch. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer haben keine automatische Leuchtweitenregulierung, es fehlt ein Fehlbetankungsschutz und Extras sind meist an teure Pakete gebunden. Dafür entschädigt der in Deutschland entwickelte und in der Slowakei gefertigte Ceed Spirit mit einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung, die die deutsche Konkurrenz vor Neid erblassen lässt. Und die sieben Jahre Garantie bis 150.000 km dürften für viele das größte Kaufargument für den Koreaner sein.

Konkurrenten: u.a. Ford Focus Turnier, Hyundai i30 Kombi, Peugeot 308 SW, Seat Leon ST, VW Golf Variant.

+ 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, LED-Scheinwerfer ohne automatische Leuchtweitenregulierung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

Familie 2,4

City 3,3

60+ Senioren 3,0

Langstrecke 2,6

Transport 2,6

Fahrspaß 2,5

Preis/Leistung 2,1

EcoTest ★★★★★☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

An der Qualität der Karosserie gibt es wenig auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Lediglich die unschönen Schweißpunkte sowie der fehlende Klarlack im Bereich der Heckklappenöffnung schmälern den guten Gesamteindruck etwas. 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

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 460 kg – das sollte für vier Leute samt Gepäck in den allermeisten Fällen ausreichen. Eine Reling ist Serie, die maximale Dachlast liegt bei 80 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte noch für einen Fahrradträger mit zwei 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 Wohnwagen beispielsweise reicht es. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bord-

2,6 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 - das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem Ceed Sportswagon insgesamt ein noch zufriedenstellendes Gesamtergebnis ausstellt; vor allem nach hinten rechts stört die breite D-Säule.

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.

werkzeug und Wagenheber) behelfen; Reifen mit Notlauf-eigenschaften bietet KIA nicht an. Mit 4,60 m Länge macht sich der Ceed Sportswagon für einen Kompakt-Kombi ganz schön lang - ein BMW 3er Touring (Mittelklasse) ist gerade einmal drei Zentimeter länger. Der Wendekreis liegt bei 11,1 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 Dieselmotor, dem leider ein Schutzmechanismus gegen falsche Betankung fehlt - Benzin lässt sich problemlos einfüllen, mit fatalen Folgen für den Motor, sobald man ihn startet.



Breite Dachsäulen behindern die Sicht nach hinten.

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 ungewaschenen Bereiche halten sich in Grenzen.

⊕ Bei den Scheinwerfern setzt KIA auf ein LED-Projektionssystem. Die Ausleuchtung ist gut, die homogene Lichtverteilung, der Kontrast und die gute Reichweite gefallen. Das Abbiegelicht wird über die Halogen-Nebelscheinwerfer umgesetzt - eine dürftige Lösung, aber besser als nichts. Die Steuerung des Fernlichts kann dem Assistenten überlassen werden, der automatisch zuverlässig auf- und abblendet. Die

2,4 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

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 den Lichtkegel der Scheinwerfer manuell nach unten korrigiert oder andere Verkehrsteilnehmer blendet. Es wäre sehr wichtig, dass der Hersteller zumindest eine automatische Leuchtweitenregulierung verbaut und keine Regelungslücken in den Typgenehmigungsvorschriften ausnutzt. Auch eine Scheinwerferreinigungsanlage wäre wünschenswert - zumindest gegen Aufpreis.

2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Ceed Sportswagon bietet ein großes und gut nutzbares Gepäckabteil, mit dem auch längere Familienurlaube problemlos möglich sind. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 395 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 610 l oder alternativ zwölf handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 750 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.340 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden können noch etwa 85 Liter verstaut werden, wenn kein Notrad hinzugekauft wurde.

1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Ab knapp 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, weil die Klappe nicht allzu weit nach oben schwingt.

⊕ Der Testwagen verfügte über die elektrische Heckklappe. Dank dem Komfortzugangssystem öffnet die Heckklappe, ohne dass man dafür eine Taste auf der Fernbedienung, im Fahrzeug oder an der Heckklappe betätigen zu muss. Anders als bei den bisherigen Systemen muss man dafür nicht einmal den Fuß unter die Heckschürze bewegen; es genügt, sich für mehr als drei Sekunden im Abstand von einem halben bis einem Meter hinter dem Fahrzeug aufzuhalten, und die

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, zusätzlich werden die vorderen Außentürgriffe beleuchtet.



Mit 395 l Volumen bietet der Kofferraum des Sportswagon viel Platz für das Gepäck.

Heckklappe öffnet automatisch.

Das Ein- bzw. Ausladen gelingt beim Kombi gut, da sich die Ladekante nur 63 cm über der Fahrbahn befindet und eben zum Ladeboden innen ist. Die Ladeöffnung selbst ist praxistauglich dimensioniert. Zudem ist das Ladeabteil beim Sportswagon mit zwei Lampen ausreichend beleuchtet.

Praktisch: Die ausgebaute Gepäckraumabdeckung lässt sich unter dem Ladeboden verstauen.

2,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig asymmetrisch geteilt umklappen, der Testwagen war mit der dreigeteilt klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Das Entriegeln erfolgt entweder oben an der Lehne oder per Zug am Hebel im Kofferraum. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Es gibt ein kleines Fach links im Kofferraum sowie zusätzliche 85 Liter Stauvolumen unter dem Ladeboden. Taschenhaken, ein Schienensystem sowie Gepäcknetz (alles Serie) schaffen Ordnung.

Ebenfalls ab Werk an Bord ist ein Gepäcktrennnetz, das sich zwischen Fahrgast- und Gepäckraum spannen lässt. Clever: Neben den obligatorischen vier Zurrösen im Gepäckkosen befinden sich zwei weitere im Fußraum der zweiten Sitzreihe.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen muss man darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie leicht Schaden nehmen können.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung können angesichts der Fahrzeugklasse überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und logisch, nachdem man sich daran gewohnt hat.

2,2 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Die üblichen Funktionen des Alltags lassen sich dank dem aufgeräumten Cockpit 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.

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. 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. Die Handyanbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist selbstverständlich auch möglich. Es gibt zwei USB-Anschlüsse (einer mit Datenverbindung, einer hat nur Ladefunktion) und eine 12-V-Steckdose sowie einen AUX-Anschluss und einen SD-Karten-Slot für die Navigationskarten. Der Kofferraum verfügt zusätzlich über eine 12-V-Steckdose. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man dagegen vergebens.

1,6 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 2,10 m Körpergröße reichen. Die

Innenbreite entspricht mit 1,42 m dem Klassendurchschnitt, das gute Raumgefühl wird lediglich von der hohen Seitenlinie etwas eingeschränkt.

2,7 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen haben knapp 1,90 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 1,95 m Körpergröße. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng. 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 geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen. Allerdings lassen sich die Lehnen gegen Aufpreis dreigeteilt umklappen (ab Werk asymmetrisch), das haben nur wenige Kompaktkombis zu bieten. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch Einliter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen und fassen höchstens



Im Fond finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

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 recht 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 deutli-

cher 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 liegt dabei recht ruhig und verbindlich auf der Straße. Auf der Autobahn kann man lange Strecken 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

Mittellarmlehne 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.

2,8 Innengeräusch

KIA hat den Ceed ordentlich gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 67,8 dB(A). Bei hohen Geschwindigkeiten nimmt der Lärmpegel im Innenraum allerdings deutlich zu, während man wiederum bei Landstraßen-

tempo Unterhaltungen oder Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung entspannt führen kann. Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

2,4 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattung Spirit besitzt der Ceed serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Beschlagssensor. Einen Luftgütesensor gibt es allerdings nicht und damit auch keine Umluftautomatik. Die vorderen Sitze sowie das Lenkrad lassen sich serienmäßig beheizen, die äußeren

Fondsitze gegen Aufpreis. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze sowie getönte Scheiben ab der B-Säule 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

2,5 Fahrleistungen

⊕ Aus 1,6 Liter Hubraum werden dank Turboaufladung 136 PS geholt, das maximale Drehmoment fällt mit 280 Nm allerdings nicht sonderlich hoch aus - hier haben die meisten Konkurrenten mehr zu bieten. Ist statt der manuellen Schaltung das optionale Doppelkupplungsgetriebe verbaut, darf der Selbstzünder bis zu 320 Nm entwickeln. Man kann mit dem Ceed durchaus flott unterwegs sein und dank dem fülligen Drehmoment über einen weiten Drehzahlbereich schaltfaul den Alltag bestreiten. Der Diesel

schiebt den Kombi ab 1.500 Umdrehungen pro Minute durchaus nachdrücklich nach vorn, die von hubraum- und drehmomentstärkeren Dieseln gewohnte Wucht beim Beschleunigen bietet der Motor allerdings nicht. KIA kaschiert die nicht ganz so ausgeprägte Durchzugskraft mit einer recht kurzen Getriebeübersetzung. Dementsprechend gut fallen die Elastizitätswerte im vierten und fünften Gang aus, während es in der höchsten Fahrstufe mit 15,5 s recht lange dauert, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen.

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.

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 Schaltknäuf 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 Anhieb einlegen ließ.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Von Spurrinnen und seitlich abfallenden Fahrbahnoberflächen lässt sich der Ceed Sportswagon spürbar beeinflussen.

⊕ Der KIA Ceed beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder und bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität. 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. Die erforderlichen Lenkkräfte sind nicht zu gering und der Lenkkräfteverlauf ist bereits bei Stadttempo kräftig ausgeprägt, was ein gutes Lenkgefühl zur Folge hat. Dank der angemessenen Rückmeldung und des guten Ansprechens

lässt sich der Ceed recht zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren. Von Lenkanschlag zu Lenkanschlag sind 2,5 Umdrehungen nötig, der Kurbelaufwand hält sich folglich in Grenzen.

2,1 Bremse

⊕ Der Ceed bringt eine effektive und standhafte Bremsanlage mit, für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt er durchschnittlich lediglich 34,0 m (Mittel aus zehn

Einzelmessungen). Ein guter Wert, der auch manchem Sportwagen gut zu Gesicht stünde. Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,1 SICHERHEIT

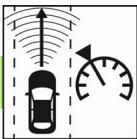
1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme



Reifendruck-Kontrollsystem

Die Luftdrücke lassen sich im Kombiinstrument anzeigen

⊕ Im Bereich der aktiven Sicherheit ist der neue Ceed auf dem aktuellen Stand der Technik. Die Sicherheitsausstattung ist umfangreich, vieles gibt es sogar serienmäßig - zumindest in der gehobenen Ausstattungslinie Spirit. Ein Notbremsystem ist Serie, ebenso der Spurhalteassistent, der entweder nur warnen oder 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.



Abstandsregeltempomat

Ordert man das optionale Doppelkupplungsgetriebe, ist ACC ebenfalls an Bord

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. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzurtenen. 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.

⊖ Hinten lassen sich die Kopfstützen lediglich für Menschen bis knapp 1,70 m Körpergröße weit genug herausziehen. Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind damit bei beladenem Gepäckraum schlecht zu erreichen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

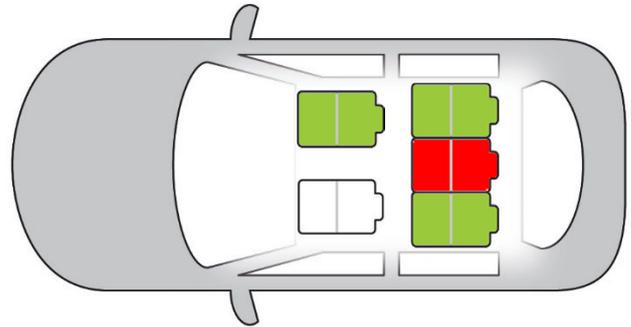
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	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 Crasheergebnis nach Euro NCAP-Norm. Der technisch eng verwandte Hyundai i30 erzielte im Test 84 Prozent der möglichen Punkte (Stand Juli 2017). Sehr gut erreichbare 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 161 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. Innerorts verbraucht der Ceed 4,8 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,0 l alle 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Den größten Schritt hat KIA bei der Abgasreinigung gemacht. Der Vorgänger hatte noch einen erheblichen Stickoxid-Ausstoß, der auf der Straße weit über den Prüfstandsgrenzwerten lag. Mit der Abstimmung auf die neue Euro 6d-TEMP Abgasnorm hat man eine doppelte Stickoxid-Reinigung verbaut (NO_x-Speicherkat und SCR-Kat) und liegt nun weit unter den Grenzwerten - auf dem Prüfstand wie auf

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,8	
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

der Straße. Eine Reduzierung des NO_x-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 berechtigt.

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.

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Preis von 28.090 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 Kompaktklasse. 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 Parksensoren hinten, Lenkrad- und Sitzheizung vorn, digitaler Radioempfang, ein Notbremssystem samt Personenerkennung und die Voll-LED-

Scheinwerfer. Weiter aufrüsten ist natürlich möglich, Details wie Parksensoren vorn inklusive Parklenkassistent, ein Navigationssystem mit 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 228 Euro pro Jahr (Berechnung nach WLTP). Die Einstufungen bei der Versicherung bleiben im Rahmen, die Haftpflicht ist mit Klasse 16 für ein Dieselauto günstig, aber auch Vollkasko- (Klasse 22) und Teilkaskoversicherung (Klasse 21) kommen nicht über Gebühr teuer.

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	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/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]	12,9	11,3	9,3	11,1	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	190	208	192	198
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,2 S	5,3 S	5,6 S	3,9 D	3,9 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/20	16/22/20	16/22/20	16/22/21	16/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	16.990	20.090	23.090	22.490	24.990

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-Haftpflicht
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
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	10,8 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	3,9/5,1 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	104/125 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R17V
Länge/Breite/Höhe	4.600/1.800/1.465 mm
Leergewicht/Zuladung	1.425/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	625/1.694 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)	6,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	8,6/11,1/15,5 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,1 m
EcoTest-Verbrauch	5,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,8/4,6/6,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	134 g/km (WTW* 161 g/km)
Reichweite	980 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.460/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/750/1.340 l

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

Betriebskosten	112 Euro	Werkstattkosten	61 Euro
Fixkosten	122 Euro	Wertverlust	319 Euro
Monatliche Gesamtkosten		614 Euro	
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹	228 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/21		
Basispreis Ceed Sportswagon 1.6 CRDi Spirit	28.090 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.09.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.550 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.521 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 01.09.2018 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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-/Lichtsensoren	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
Spurwechselassistent	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
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	2,7	Fahrleistungen	2,5
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	2,0
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	2,3	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,8	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,0	Bremse	2,1
Innenraum	2,2	Sicherheit	2,1
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	1,6	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	2,7	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	2,8		
Klimatisierung	2,4		

Stand: Januar 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl