



KIA Ceed GT

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Unter den Ceed-Varianten ist der GT momentan der stärkste - er wird von einem aufgeladenen 1,6 l-Vierzylinder angetrieben, der immerhin 204 PS und maximal 265 Nm über einen weiten Drehzahlbereich leistet. Der Motor verhilft dem Kompaktwagen zu sportlichen Fahrleistungen, läuft aber nicht ganz so geschmeidig wie beispielsweise der kleinere 1,4 l-Benziner. Und er will auch reichlich mit Benzin versorgt werden, im Ecotest ergibt sich ein Verbrauch von hohen 7,4 l/100 km. Immerhin sind die Abgase recht sauber, nur unter Volllast kommen die Kats (u.a. Partikelfilter) an ihre Grenzen. Für Motorsound-Enthusiasten verbaut KIA eine Auspuffanlage mit Klappensteuerung, so hört sich der "kleine" Motor durchaus nach mehr an.

Ansonsten bringt auch die GT-Variante die typischen Stärken der aktuellen Ceed-Generation mit. KIA verzichtet auf ein spezielles Sportfahrwerk, das verbaut wird sportlichen Ambitionen durchaus gerecht, gleichzeitig ist im Alltag genug Komfort gegeben - eine ausgewogene Lösung. Platz hat der Ceed genug, selbst vier Erwachsene samt Gepäck können auch mal eine weitere Reise unternehmen. Die Ausstattung ist umfangreich, fast alle Assistenten und viele Komfort-Funktionen sind beim GT serienmäßig. Komplettieren kann man die Ausstattung mit zwei Paketen. Dann ist auch ein neues Navigations- und Infotainmentsystem an Bord, das dank eingebauter SIM-Karte zur Smartphone-App Verbindung halten kann. Überhaupt ist die Ausstattung umfangreich und der von KIA aufgerufene Preis durchaus fair angesetzt. Denn ein wichtiges Argument darf nicht übersehen werden: es gibt sieben Jahre Garantie bis 150.000 km - ebenfalls serienmäßig. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai i30, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf.

- +** gutes Platzangebot, viele Assistenzsysteme, allgemein umfangreiche Serienausstattung, fairer Preis angesichts der Leistung und Ausstattung, 7 Jahre Garantie
- hoher Verbrauch, recht laut im Innenraum, keine automatische Leuchtweitenregulierung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★☆☆☆

2,7 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 wertigen Eindruck. Der obere Teil der vorderen Türverkleidungen und des Armaturenbretts sind unter-

schäumt und damit 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, für den GT gibt es rote Ziernähte am Leder und am Lenkrad einen gelochten Lederbezug. 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

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 7,4 l/100 km an, ergibt sich mit dem serienmäßigen 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von nur mäßigen 675 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 415 kg – das ist überschaubar, bei vier Leuten im Auto sollte man nur noch mit leichtem Gepäck reisen. Eine Reling fürs Dach gibt es nicht, Lasten darf der Ceed GT 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 4,33 m Länge ist der Ceed GT 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.

⊖ Da die Tanköffnung vergleichsweise groß und auch keine innere Klappe vorhanden ist, kann man diesen Benzinler auch mit der dickeren Dieselpistole betanken - Dieselpumpe kann auch bei Benzinern zu sehr teuren Schäden führen, insbesondere wenn mit Turbo aufgeladen.

2,5 Licht und Sicht

Die Fahrzeugecken lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorn, 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 GT-Variante serienmäßig eine Rückfahrkamera, die für präzises Rangieren von Vorteil ist. Ebenfalls serienmäßig an Bord sind Parksensoren an Front und Heck sowie ein Parkassistent, der beim Ein- und Ausparken das Lenken übernehmen kann.

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 nicht mehr ganz zufriedenstellendes 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 Grenzen.



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

⊕ Bei den Scheinwerfern setzt KIA auf ein LED-Projektions-system, lässt aber ärgerlicherweise eine automatische Leuchtweitenregulierung und eine Scheinwerferreinigungs-anlage weg. Die Ausleuchtung ist gut, die homogene Lichtverteilung, der Kontrast und die gute Reichweite gefallen. Ein Abbiegelicht ist für den Ceed GT nicht erhältlich, die "Standard-Ceeds" setzen dieses über die Nebelscheinwerfer um, was zwar auch nur eine dürftige Lösung ist, aber immerhin 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.

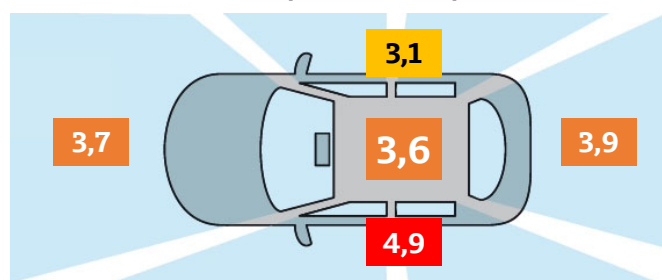
⊖ Bei Beladung - und sei es auch nur mit ein oder zwei Personen auf der Rückbank - bleibt es dem Fahrer überlassen, aber in nötiger Weise den Lichtkegel der Scheinwerfer manuell nach unten korrigiert oder andere Verkehrsteilnehmer blendet. Es wäre sehr wichtig, dass der Hersteller zumindest eine automatische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

2,6 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 ziemlich niedriger, aber noch zufriedenstellender Höhe (vorn knapp 41 cm über der Straße, wenn der Sitz ganz nach unten gestellt ist) und der Schweller ist weder zu breit noch zu hoch. Im Fond stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die niedrig positionierte Rückbank - ansonsten kann man auch

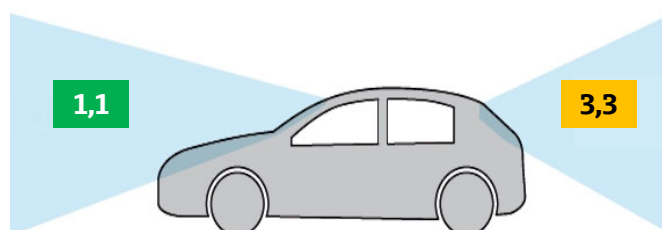
Rundumsicht

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.



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 Außentürgriffe beleuchtet.

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



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

Ladekante liegt 65 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 vom Gesamtkofferraumvolumen etwa 35 Liter nach unten abgetrennt. Senkt man den Boden ab, wächst die innere Stufe auf zwölf

Zentimeter 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, in dem sich kleine Gegenstände verstauen lassen. 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.

2,4 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 – optional elektrisch mit Memory-Funktion für die Fahrerseite – und des manuell justierbaren Lenkrads sowie der Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Allgemein erfordert es 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 waren bisher analog ausgeführt, in der Mitte gab es ein großes Display, das die Bordcomputer-Informationen darstellt – alles klar gezeichnet und sehr gut ablesbar. 2020 hat sich nun eine Menge getan, die Instrumente sind beim GT immer als digitales Cockpit mit 12,3 Zoll-Diagonale ausgeführt und der Hauptbildschirm wird mit der Option Navigationssystem auf 10,25 Zoll erweitert; über diesen Bildschirm laufen nun auch alle Fahrzeugeinstellungen, wodurch die Bedienung aufgeräumter wirkt, obwohl dem Fahrer ein großer Funktionsumfang mit mannigfaltigen Einstellmöglichkeiten zur Verfügung steht. Bis Modelljahr 2019 mussten Fahrzeugeinstellungen wie beim Testwagen teils

über den Bordcomputer und teils über den großen Monitor vorgenommen werden – hier musste man also lernen, wo man was findet.

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 machen einen hochwertigen Eindruck, aber auch die Funktionalität des Fahrerplatzes kann überzeugen.

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimedia-Angebot im Ceed GT ist recht ordentlich, vieles verbaut KIA in der GT-Ausstattung sogar serienmäßig. Das Infotainment-System umfasst ein Radio samt DAB-Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und eine Sprachsteuerung. Das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsmeldungen und weiteren Infos kostet Aufpreis; es ist

mit 1.290 Euro zum Modelljahr 2020 teurer geworden, umfasst nun aber auch eine fest verbaute SIM, über die die Konnektivitäts- und Remote-Dienste abgewickelt werden (sieben Jahre inklusive). Außerdem sind die Verkehrszeichenerkennung und ein JBL-Soundsystem dabei. Für die Online-Dienste (Live Services) benötigt man nun kein

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

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der Ceed GT vorn reichlich Platz, denn selbst zwei Meter große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit reicht ebenfalls für diese Körpergröße. Breit genug

ist der Innenraum vorn ohne Zweifel, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet; nur der serienmäßige schwarze Dachhimmel wirkt etwas einschränkend, dafür kann man aber optional ein großes Schiebedach ordern.

3,2 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 hier 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 zufriedenstellend, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet und der dunkle Dachhimmel weniger "licht" wirkt.



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

3,0 Innenraum-Variabilität

In punkto Variabilität belässt es der Ceed auch als GT 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 ein 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; darüber hinaus gibt es noch Lehentaschen 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

2,9 Federung

Für den Ceed GT sind weder adaptive noch einstellbare Dämpfer lieferbar - das ist aber kein Problem, denn das Serienfahrwerk bietet einen guten Kompromiss zwischen Agilität und Komfort. Obwohl die serienmäßigen 18-Zoll-Räder sicherlich nicht ideal für den Federungskomfort sind, werden Unebenheiten innerorts ganz passabel geschluckt. Nur kurzweilige Fahrbahnen und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen etwas deutlicher in den Innenraum durch, man

spürt gerade kleinere Anregungen und Kanten. Dennoch ist hier mehr Federungskomfort als beispielsweise beim ProCeed GT geboten. Mit zunehmender Geschwindigkeit spricht die Federung williger an. Auf der Landstraße werden die Unebenheiten gut geschluckt, der Ceed GT bleibt dabei 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.

2,5 Sitze

⊕ Der Ceed GT kommt serienmäßig mit Sportsitzen und Leder-Alcantara-Bezügen. Fahrer- und Beifahrersitz sind 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 sehr gut konturiert und bieten einen ausgeprägten Seitenhalt; gegenüber den Seriensitzen wird vor allem der Schulterbereich der Insassen deutlicher abgestützt. Die Sitzposition vorn ist auch dank längs einstellbarer Mittelarmlehne bequem. Auf der mäßig konturierten Rückbank sitzt man dank hoher Lehnen passabel, die

Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein. Auf dem Alcantara-Bezug rutscht man auch in flott durchfahrenen Kurven kaum hin und her. Der Fondmittelsitz ist zwar prinzipiell weich gepolstert, er hat aber eine höckerartige Form und ist damit unbequem.

3,3 Innengeräusch

KIA geht es im Ceed GT nicht vornehmlich um einen leisen Innenraum während der Fahrt. Das sieht man schon am serienmäßigen Klappenuspuff - die sportliche Orientierung des Fahrzeugs soll man hören. Und so sind im Alltag auch Nehmerqualitäten von den Insassen gefragt. Freunde eines kernigen Motorklangs kommen jedoch auf ihre Kosten, denn obwohl nur ein "kleiner" 1,6 l-Vierzylinder unter der Motorhaube seinen Dienst tut, hört sich das Aggregat dank zweiflutigem Sportuspuff mit Klappensteuerung ungemein potent und

frech an. Ein Lastwechsel - also vom Gas gehen - wird mit dezenten "Ploppen" quittiert, beim starken Beschleunigen faucht es kernig aus dem Auspuff. Bei niedrigen Drehzahlen brummt das Aggregat zwar nicht, beim Ausdrehen wird es aber laut und neigt auch etwas zum Dröhnen. Auf langen Strecken kann das schon anstrengend werden, immerhin kann man bei 130 km/h im Innenraum einen Geräuschpegel von 69,4 dB(A) messen. Fahr- und Abrollgeräusche sind auch nicht besonders leise, dadurch fallen explizit Windgeräusche nicht mehr auf.

2,3 Klimatisierung

⊕ In der GT-Ausstattung besitzt der Ceed serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Beschlagsensor. Eine Umluftautomatik vermisst man allerdings, weil kein Luftgütesensor für deren Steuerung verbaut ist. 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 Ausstattungslinie Platinum, dann sogar serienmäßig. Eine Standheizung wird in der Optionsliste des Herstellers nicht aufgeführt.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Der 1,6 Liter große Vierzylinder leistet dank Turboaufladung üppige 204 PS und ein maximales Drehmoment von 265 Nm ab 1.500 1/min. In einem Kompaktwagen können diese Werte für sehr flotte Fahrleistungen sorgen, der Ceed GT wird damit seinen sportlichen Ansprüchen voll gerecht. Man kann mit ihm schnell unterwegs sein und dank des fülligen Drehmoments über einen weiten Drehzahlbereich schaltfaul den Alltag bestreiten. Von Vorteil für die Fahrdynamik ist zudem, dass die Übersetzung recht kurz 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 Gang, dann vergehen nur knapp vier Sekunden. Aber auch die Elastizitätswerte können sich sehen lassen, von 60 auf 100 km/h gehts im vierten Gang in unter 5,5 Sekunden, im fünften Gang in 7,1 Sekunden und im sechsten Gang in 8,9 Sekunden. Für den Sprint von null auf 100 km/h gibt KIA 7,5 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 230 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder läuft vibrationsarm, höchstens im Bereich zwischen 5.000 und 6.000 1/min ist etwas Unruhe zu spüren - dann ist auch der Motor akustisch lautstark am Arbeiten, so dass man den Bereich ohnehin eher meidet. Selbst bei niedrigen Drehzahlen und hoher Last kommt kein Brummen auf, das Aggregat läuft kultiviert bis knapp vor 5.000 1/min. Dann wird es wie beschrieben dröhnig und

unangenehm laut, was bei etwa 5.500 1/min gipfelt. Zwischen 4.000 und 5.000 1/min zieht der Motor am besten durch, bei niedrigeren Drehzahlen immer ordentlich, unter 2.500 1/min etwas verhalten. Sein Ansprechen auf Gasbefehle ist recht gut. Allerdings durchläuft der Vierzylinder das Drehzahlband mit spürbaren kleinen Drehmomentdellen und Ungleichmäßigkeiten.

2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe ist angemessen präzise und verbindlich geführt, es schaltet sich im Alltag einwandfrei und unauffällig. Die Wege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang ist über einen Ring am Schaltknauf abgesichert. Das Anfahren klappt dank kurz übersetztem ersten Gang und einer automatischen leichten Drehzahlanhebung im Kupplungsschleifpunkt gut. Insgesamt ist das Getriebe recht kurz übersetzt und auch deutlich kürzer als bei den schwächeren Ceed-Motorisierungen; die Kurbelwelle des GT dreht bei 130 km/h mit 3.500 1/min - man

kann damit wirklich schaltfaul und trotzdem 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 (Berganfahrhilfe).

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der KIA Ceed GT bietet eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich dank tendenziell straffer Fahrwerksauslegung nach plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des GT kaum. Die Aufbaubewegungen halten sich in Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt der KIA zwar leichte Lastwechselreaktionen, wird bei Bedarf jedoch 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 sich der Ceed leicht eindreht und agiler um die Kurven geht; bevor es zu wild wird, greift aber das ESP ein und stabilisiert den Wagen. Der Ceed GT geht in kontrolliertes Untersteuern über, das 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 Ceed GT 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 GT zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren. Von Lenkansschlag zu Lenkansschlag sind 2,5 Umdrehungen nötig, der Kurbelaufwand hält sich folglich in Grenzen.

1,7 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Ceed GT durchschnittlich nur 33 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein richtig gutes Ergebnis. Die

Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,1 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Bereich der aktiven Sicherheit ist der Ceed GT auf der Höhe der Zeit. Seine Sicherheitsausstattung ist umfangreich, das meiste gibt es im GT sogar serienmäßig. 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 ebenso 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 (enthalten im optionalen Navigationspaket). Serie sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruckkontrollsystem. Ein Head-Up-Display ist für den Ceed allgemein nicht erhältlich.
























2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Ceed 88 Prozent der Punkte und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit (Test Juli 2019). Der Ceed GT 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.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Auch für die Kindersicherheit gibt es nach Euro NCAP Norm eine gute Bewertung, der Crashtest attestiert 85 Prozent der möglichen Punkte (Test Juli 2019). 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

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 (direkt messend)

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 Gurthanlenkpunkte ungünstig. Vorbildlich: alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel reagierenden Einklemmschutz.

3,2 Fußgängerschutz

Mit 68 Prozent hat der Ceed beim Fußgängerschutztest nach Euro NCAP Norm nicht besonders gut abgeschnitten - besondere Maßnahmen wie eine aktive Motorhaube oder Fußgängerairbags für einen erhöhten Fußgängerschutz sind nicht verbaut. Vor allem im Bereich unterhalb und seitlich der Windschutzscheibe ist mit einer erhöhten Verletzungsgefahr zu rechnen. Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch

3,4 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

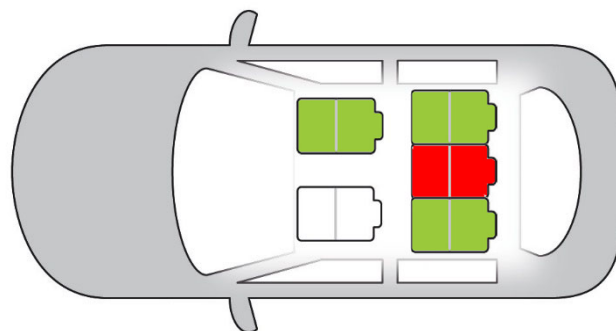
⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Ceed GT mit seinem 1,6 l-Turbobenziner in Kombination mit der Sechsgang-Handschaltung liegt im Ecotest bei 7,4 Liter Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine hohe CO₂-Bilanz von 198 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das nur für 17 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich - das Ergebnis ist ernüchternd, denn manche Konkurrenten bieten in dieser Leistungsklasse sparsamere Motoren; allerdings sind diese meist an längere Getriebeübersetzungen gebunden, die das Spritsparen erleichtern, dem Auto aber viel seiner Agilität nehmen. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,7 l, außerorts bei 6,5 l und auf der Autobahn bei 8,6 l alle 100 km.

2,5 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas sind in weiten Teilen gering, vor allem innerorts und außerorts. Wird dem Motor aber mehr Leistung abgefordert, steigt sein Schadstoffausstoß deutlich; die Partikel- und CO-Emissionen sind unter Vollast hoch, so dass beim Ecotest Punkte im Schadstoffkapitel abgezogen werden. Da hilft auch der serienmäßige Partikelfilter nicht mehr

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)

Fußgänger, es kann einen Aufprall möglichst schon verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

Verbrauch

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

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

ausreichend, wenngleich durchaus Fortschritte zum "alten" Motor ohne Filter erkennbar sind. Es bleiben schließlich 35 von 50 möglichen. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Ceed GT damit auf 52 Punkte und erzielt damit nur drei von fünf möglichen Sternen.

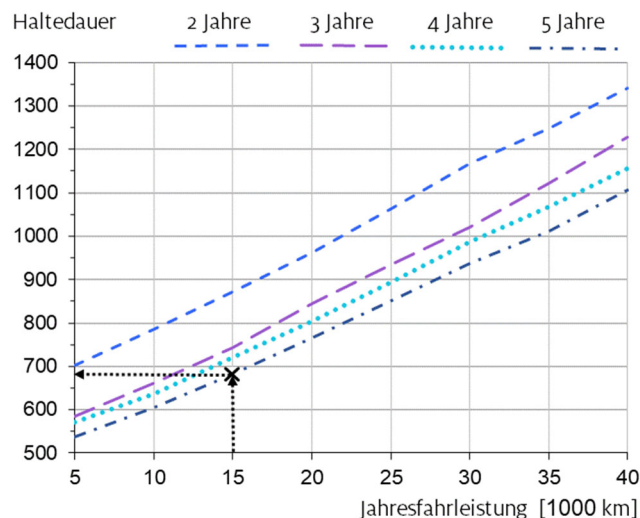
2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Preis von 28.590 Euro ist eine Ansage, denn neben der guten Ausstattung sind 204 PS und flotte Fahrleistungen geboten. Im Komfort- wie auch im Sicherheitsbereich ist so gut wie alles serienmäßig an Bord, was für den Ceed verfügbar ist. Die wenigen verfügbaren Extras sind in Paketen gebündelt und für sich gesehen damit vergleichsweise günstig. Neben den Anschaffungskosten spielen aber auch die Unterhaltskosten eine Rolle, und hier schneidet der Ceed GT aufgrund der recht hohen Betriebsaufwendungen (v.a. Kraftstoff) nicht so gut ab. Die Kfz-Steuer beträgt 178 Euro pro Jahr (Berechnung nach WLTP). Die Einstufungen bei der Versicherung sind etwas durchwachsen, die Haftpflicht kommt mit Klasse 13 günstig, die Vollkasko- (Klasse 25) und Teilkaskoversicherung (Klasse 23) teuer bis sehr teuer. Ein besonderes Schmankerl hat der Ceed GT: Wie alle KIA bietet er sieben Jahre Garantie bis 150.000 km, im Zweifel ist das viel Wert.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 681 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 T-GDI Attract	1.0 T-GDI Edition 7	1.4 T-GDI Vision	1.6 CRDi Edition 7	1.6 CRDi Vision	GT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/998	4/1353	4/1598	4/1598	4/1591
Leistung [kW (PS)]	73 (100)	88 (120)	103 (140)	85 (115)	100 (136)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	172/1500	242/1500	280/1500	280/1500	265/1500
0-100 km/h [s]	11,8	11,1	8,9	10,9	10,2	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	190	210	192	200	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	118	118	130	101	104	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/20	15/22/19	15/22/19	15/22/21	15/22/21	13/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	84	84	108	204	212	178
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	16.690	19.290	22.390	21.590	24.190	29.090

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.-Ottomotor, Turbo, Euro 6d-TEMP, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.591 ccm
Leistung	150 kW/204 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,2 l
CO ₂ -Ausstoß	168/155 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/40Z R18 Y
Länge/Breite/Höhe	4.325/1.800/1.442 mm
Leergewicht/Zuladung	1.386/454 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.Gang)	4,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	5,5/7,1/8,9 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33 m
Reifengröße Testwagen	225/40 ZR18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	7,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,7/6,5/8,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	167 g/km (WTW* 198 g/km)
Reichweite	675 km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.425/415 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	295/615/1.140 l

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

Betriebskosten	153 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	130 Euro	Wertverlust	335 Euro
Monatliche Gesamtkosten	688 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	178 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/25/23		
Basispreis Ceed GT	28.590 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.01.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.950 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.321 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	890 Euro° (im Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	890 Euro° (im Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/690 Euro° (im Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: Januar 2020
Test und Text: M. Ruhdorfer