



KIA XCeed 1.6 CRDi Spirit DCT7

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (100 kW/136 PS)

KIA baut die Ceed-Modellreihe weiter aus. Nach dem fünftürigen Steilheck, dem Kombi und dem coupéhaften Kombi ProCeed bringen die Koreaner nun den XCeed auf den Markt. KIA bezeichnet den Ceed-Ableger als Crossover, das die praktischen Vorzüge eines SUV mit dem sportlichen Auftreten und dem dynamischen Handling eines Kompaktwagens verbindet. Letzteres kommt der Wahrheit recht nahe, die Vorzüge eines SUV sucht man dagegen vergebens. Denn der XCeed ist nicht als Allradler zu haben und die Karosserie gerade einmal fünf Zentimeter höher als beim Ceed. Auch der Ein- und Ausstieg sowie die Sicht auf den Verkehr sind etwa beim KIA Sportage merklich besser, denn die Sitze des SUV sind satte zwölf Zentimeter höher montiert. Beim Fahren wird die Nähe zum Ceed spürbar, mit dem er sich die Technik und somit auch das Fahrwerk teilt. Der XCeed geht gut ums Eck, der Federungskomfort bleibt dabei nicht auf der Strecke. Für Vortrieb sorgt im Testwagen die 136 PS starke Ausbaustufe des 1,6-Liter-Diesels, der seine Kraft an das optionale Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe weiterleitet. Damit ist der Crossover gut motorisiert, gleichzeitig bleibt der Verbrauch mit gemessenen 5,5 l/100 km im ADAC Ecotest im Rahmen. Die Schadstoffemissionen befinden sich ebenfalls auf niedrigem Niveau.

Die Karosserie ist solide verarbeitet, das Cockpit einfach zu bedienen und durchaus anscheinlich. In Fond bietet der XCeed etwas weniger Platz als der fünftürige Ceed, dafür fällt der Kofferraum aufgrund der neun Zentimeter längeren Karosserie etwas größer aus.

Somit bekommt der Kunde mit dem XCeed einen marginal höhergelegten Ceed in SUV-Optik. 30.290 Euro verlangt KIA für den XCeed 1.6 CRDi DCT7 und damit rund 1.500 Euro mehr als für einen vergleichbaren Ceed. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3 Sportback, BMW X2, Mazda CX-30, Mercedes GLA.

- +** umfangreiche Serienausstattung, viele Assistenzsysteme, moderater Verbrauch und niedrige Emissionen, sieben Jahre Fahrzeuggarantie und Online-Dienste
- schlechte Rundumsicht, kein Fehlbetankungsschutz, keine automatische Leuchtweitenregulierung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **2,1**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ An der Qualität der Karosserie gibt es wie auch bei den übrigen Ceed-Modellen wenig auszusetzen, die Koreaner müssen den Vergleich mit der deutschen Konkurrenz keinesfalls scheuen. 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. Die oberen Teile 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. Auch die Verarbeitung passt, es klappert und scheppert nichts.

Die umlaufenden farblich abgesetzten Kunststoffverkleidungen bieten etwas Schutz vor Remplern.

⊖ 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 5,5 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem serienmäßigen 50 Liter Tank eine Reichweite von rund 900 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 455 kg – das ist großzügig und sollte für vier Leute samt Gepäck locker ausreichen. Dachschieben sind beim XCeed serienmäßig, Lasten darf der Koreaner bis 80 kg darauf tragen. 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 das Kompakt-SUV damit zwar nicht, aber für kleinere Wohnwägen beispielsweise reicht es. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen. Ein optionales Notrad oder Reifen mit

Notlaufeigenschaften bietet KIA nicht an. Mit 4,40 m Länge ist der XCeed für die Stadt praktisch genug, auch die Breite mit 2,04 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,2 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 Dieselmotorkraftstoff, dem leider ein Schutzmechanismus gegen falsche Betankung fehlt - Benzin lässt sich problemlos einfüllen, mit fatalen Folgen für den Motor, sobald man ihn startet.

3,0 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. Parksensoren am Heck, sind serienmäßig an Bord, für die Front sind diese allerdings nicht erhältlich. Gleiches gilt für den Parkassistenten, der für die Ausstattung Spirit ebenfalls nicht zu haben ist. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man hat eine ordentliche Sicht nach draußen. Zumindest nach vorn und zur Seite, nach schräg hinten sieht man nicht so gut raus - das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem XCeed ein nur ausreichendes Zeugnis ausstellt; vor allem nach hinten rechts



Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen und eine schmale, hoch angesetzte Heckscheibe eingeschränkt.

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.

⊕ Bei den Scheinwerfern setzt KIA bereits in der Basisausstattung auf ein LED-Lichtsystem, 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 dürrtige 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, ober 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

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierten Türausschnitten weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Für ein sogenanntes Crossover ist die Sitzposition nicht hoch. Die vorderen Sitze befinden sich 45 cm über der Fahrbahn und damit lediglich drei Zentimeter höher als beim konventionellen KIA Ceed. Im Fond stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und wie vorn

2,8 Kofferraum-Volumen

Die Kofferraumgröße ist für die Kompaktklasse angemessen. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 345 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 455 l oder alternativ acht handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 710 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.165 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Befindet sich der variable Ladeboden in der oberen Position, finden dort darunter 55 l Platz.

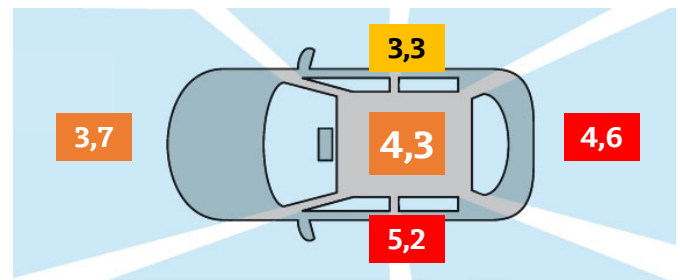
2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Testwagen war mit der aufpreispflichtigen elektrischen Heckklappe ausgestattet, die sich nicht nur per Tastendruck, sondern auch sensorgesteuert per Fußbewegung unter den Heckstoßfänger öffnen und schließen lässt. Die Öffnungshöhe

keine Regelungslücken in den Typgenehmigungsvorschriften ausnutzt.

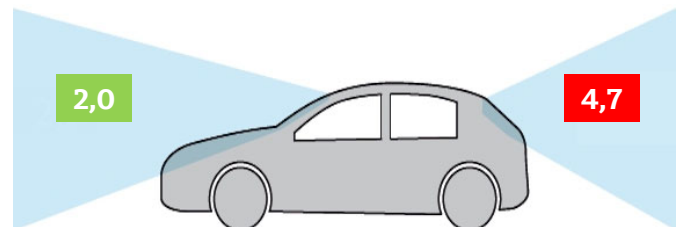
Rundumsicht

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.



der recht breite Schweller - ansonsten kann man auch dort gut ein- und aussteigen. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher offengehalten, 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.



Mit 345 l Volumen bietet der Kofferraum des XCeed ordentlich Platz für das Gepäck.

ist gut, erst ab 1,95 m Größe muss man auf seinen Kopf achten. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe seitlich stört etwas.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich ab Werk asymmetrisch geteilt umklappen. Ordert man das Xclusive-Paket, kann man die Rücksitzlehnen auch im Verhältnis 40:20:40 umlegen. 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

⊖ Die Ladekante befindet sich mit gemessenen 76 Zentimetern recht hoch über der Fahrbahn. Zudem erschwert die zwischen neun und 18 cm hohe Stufe zwischen Ladekante und -boden das Ein- und Ausladen - abhängig davon, ob sich der Ladeboden in der unteren oder oberen Stellung befindet.

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.

2,4 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 manuelle Einstellung der Sitze, des in Höhe und Reichweite verstellbaren Lenkrads sowie der Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand.

Die meisten Fahrzeugeinstellungen werden über den acht Zoll großen Touchscreen gesteuert. Ordert man das optionale Navigationssystem, beträgt die Diagonale 10,25 Zoll. Der Hauptbildschirm ist hoch positioniert, die Darstellung ist hochauflösend und sehr gut zu erkennen. Die Menüstruktur ist weitgehend logisch aufgebaut und erschließt sich dem Nutzer recht intuitiv, einzelne Funktionen findet man aufgrund der umfangreichen Einstellmöglichkeiten allerdings nicht immer auf Anhieb. Es erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und Untermenüs navigiert. Die Instrumente sind analog ausgeführt, in der Mitte gibt es ein großes Display, das die Bordcomputer-Informationen darstellt. Das digitale Kombiinstrument (12,3 Zoll) ist für Spirit nicht

erhältlich, sondern erst in der höchsten Ausstattung serienmäßig.

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 die Materialanmutung im Innenraum überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimedia-Angebot im neuen XCeed ist recht ordentlich, einiges verbaut KIA in der Spirit-Ausstattung sogar serienmäßig. Das Infotainment-System umfasst ein Radio samt DAB-Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und eine Sprachsteuerung über ein kompatibles, gekoppeltes Smartphone. Das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsmeldungen kostet Aufpreis. Dann sind auch die Live Services an Bord, für die der XCeed eine eigene SIM-Karte an

Bord hat und die die ersten sieben Jahre kostenlos sind. Die Handy-Anbindung über Apple CarPlay oder Android Auto gehört zur Serienausstattung. 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 ebenso vergebens wie einen AUX-Anschluss. Gegen Aufpreis gibt es ein JBL-Soundsystem samt Subwoofer.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der XCeed 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.

3,4 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen haben lediglich rund 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 bei rund 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.

3,0 Innenraum-Variabilität

In punkto Variabilität bietet der XCeed asymmetrisch, optional auch dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen und fassen höchstens 0,5-Liter-Flaschen; darüber hinaus gibt es noch Lehnentaschen



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

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

2,7 Federung

Obwohl viele Hersteller dazu übergehen, einfache Verbundlenkerkonstruktionen an der Hinterachse zu verbauen, betreibt KIA hier einen größeren Aufwand und stattet den XCeed mit einer aufwendigeren und teureren Mehrlenkerhinterachse aus. Und das, obwohl der XCeed nicht mit Allradantrieb zu haben ist, was eine Mehrlenkerachse erfordern würde. Eine adaptive Dämpferregelung gibt es für den Crossover nicht, allerdings wird diese auch nicht vermisst.

Der Testwagen mit den serienmäßigen 18-Zoll-Rädern und eher schmalen 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 recht deutlich in den Innenraum durch. Mit zunehmender Geschwindigkeit spricht die Federung williger an. Auf der Landstraße werden die Unebenheiten gut geschluckt, die Aufbaubewegungen bleiben in angenehmen Grenzen. Auf der Autobahn kann man lange Strecken entspannt absolvieren, nur ab und an sorgen regelmäßige Bodenwellen für eine leichte Stuckerneigung.

2,8 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz sind beim XCeed in Spirit-Ausstattung in der Höhe einstellbar und bieten in der Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen. Ein elektrisch verstellbarer Fahrersitz mit Memory-Funktion ist in der Ausstattung Spirit für den XCeed nicht erhältlich (ab Platinum Serie). 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.

3,0 Innengeräusch

KIA hat den XCeed ordentlich gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 68,4 dB(A). Der Dieselmotor ist ordentlich gedämmt und drängt sich nur dann akustisch in den Vordergrund, wenn sich die Drehzahlmessernadel dem roten Bereich nähert. 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.

2,6 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattung Spirit besitzt der XCeed serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik. 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.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Aus 1,6 Liter Hubraum schöpft der Vierzylinderdiesel 136 PS und ein maximales Drehmoment von 320 Nm. In einem Kompaktwagen sind das völlig ausreichende Werte. Man kann mit dem XCeed 1.6 CRDi DCT7 durchaus flott unterwegs sein. Für den Zwischenspur von 60 bis 100 km/h benötigt das

Crossover 5,5 s, das Anfahrverhalten (gemessen von 15 auf 30 km/h) ist mit 1,4 s ebenfalls gut.

KIA gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,1 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 198 km/h.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Selbstzünder im XCeed überzeugt mit guten Manieren. Der Motor macht nur bei niedrigen Drehzahlen durch leichte Vibrationen im Lenkrad auf sich aufmerksam, störendes Dröhnen verkneift er sich sowohl bei nieder- als auch bei hochtouriger Fahrweise.

An der Leistungsentfaltung gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Ab 1.500 1/min schiebt der Diesel ordentlich an, seine Kraft entwickelt er dabei angenehm homogen. Das Ansprechverhalten weiß ebenfalls zu überzeugen, auf Gaspedalbefehle reagiert der Motor recht spontan.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der derzeitige Topdiesel ist serienmäßig an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt, der Testwagen war mit dem optionalen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt. Das Getriebe legt seinen Fokus klar auf Komfort - schnelle Reaktion, die unkomfortables Rucken mit sich bringen könnte, vermeidet der Doppelkuppler. So kann man dezent anfahren, muss im Verkehrsgeschehen die leichte Verzögerung jedoch berücksichtigen, um nicht überrascht zu werden. Ein eigener Menüpunkt im Bordcomputer informiert den Fahrer über die Getriebetemperatur - für einen Nicht-Sportler ungewöhnlich, allerdings werden im KIA die Kupplungen nicht durch ein

Ölbad gekühlt und neigen unter stressigen Arbeitsbedingungen zur starken Erwärmung, was dann einen "Notlauf" zur Abkühlung mit sich bringt. Als hauptberufliches Zugfahrzeug eignet sich diese Motor-Getriebe-Kombination daher nicht.

Insgesamt ist das Getriebe etwas kürzer übersetzt als bei vielen Konkurrenten, die Kurbelwelle dreht bei 130 km/h in der höchsten Fahrstufe mit 2.400 1/min. Eine Berganfahrhilfe sowie eine Autohold-Funktion für die elektrische Parkbremse sind vorhanden.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der KIA XCeed 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 XCeed 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 XCeed 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.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung des XCeed 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. Die Haltekräfte fallen gegenüber den Ceed-Modellen höher aus, was von manchem Fahrer als unangenehm empfunden wird. Dank der angemessenen Rückmeldung und des guten Ansprechens lässt sich der XCeed recht zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren. Von Lenkansschlag zu Lenkansschlag sind 2,5 Umdrehungen nötig, der Kurbelaufwand hält sich folglich in Grenzen.

2,2 Bremse
























⊕ Der XCeed bringt eine effektive und standhafte Bremsanlage mit, für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt er durchschnittlich 34,1 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,0 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Bereich der aktiven Sicherheit ist der neue XCeed auf der Höhe der Zeit. Seine Sicherheitsausstattung ist umfangreich, vieles gibt es sogar serienmäßig. Ein Notbremssystem ist Serie, ebenso der Spurhalteassistent, der sowohl nur warnen als auch selbst gegenlenken kann. Die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem sind ebenfalls ab Werk an Bord. Der Spurwechselassistent samt Querverkehrswarnung kostet ebenso Aufpreis wie die Verkehrszeichenerkennung - beides ist leider an ein Ausstattungspaket gebunden. In Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe verfügt der XCeed Spirit anstelle der Geschwindigkeitsregelanlage über eine adaptive, radarbasierte Geschwindigkeitsregelung.

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
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	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

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest nach Euro NCAP Norm liegt für den XCeed nicht vor. Allerdings basiert das Crossover weitgehend auf dem Ceed, weshalb das Crashtestergebnis gemäß Euro NCAP (88 Prozent der erreichbaren Punkte, Stand 07/19) auf den XCeed übertragbar ist. Der XCeed bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags serienmäßig. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis 1,95 m Größe. Hinten schützen die Kopfstützen immerhin Menschen bis 1,70 m Körpergröße gut - ihr Abstand zum Dachhimmel ist nicht zu groß, sodass 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.

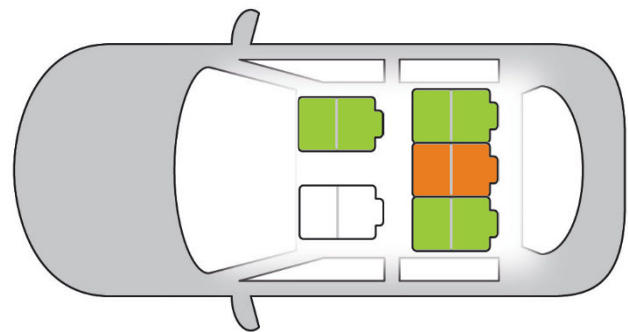
⊖ Die Zurrösen sind lediglich im herausnehmbaren Ladeboden befestigt und nicht mit der Karosserie verbunden. Dadurch können schwere Gegenstände nicht sicher fixiert werden. Die mittlere der drei Fondkopfstützen lässt sich nicht weit genug herausziehen, um im Falle eines Unfalls eine ausreichende Schutzfunktion zu bieten.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit kommt der auf dem Ceed basierende KIA XCeed auf 85 Prozent der erreichbaren Punkte 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)

3,2 Fußgängerschutz

Mit nur 68 Prozent der erreichbaren Punkte schneidet der Ceed beim Fußgängerschutztest nach Euro NCAP-Norm durchschnittlich ab. Ein Grund dafür dürften fehlende Schutzmaßnahmen wie etwa eine aktive Motorhaube sein. 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.

Verbrauch

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

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

2,8 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des XCeed 1.6 CRDi DCT7 liegt im Ecotest bei 5,5 Liter Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 173 g/km. Nach den aktuellen

Ecotest-Maßstäben reicht das für 26 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich - ein zufriedenstellendes Ergebnis. Innerorts

verbraucht der XCeed 5,1l, außerorts 4,9l und auf der Autobahn 6,7l/100 km.

2,1 Schadstoffe

⊕ Der Kia XCeed CRDi schneidet im Schadstoffkapitel des ADAC Ecotest gut ab. Die gemessenen Emissionen befinden sich auf einem niedrigem Niveau, allein im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen die NO_x-Emissionen deutlich an. In

diesem Punkt hat sich der Ceed 1.6 CRDi deutlich besser abgeschnitten. Somit erhält der XCeed in diesem Kapitel 39 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt kommt er somit auf 65 Punkte und erhält drei Sterne im ADAC Ecotest.

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ KIA verlangt für den neuen XCeed mit dem 136 PS starken Topdiesel samt optionalem Doppelkupplungsgetriebe in der Ausstattung Spirit 30.290 Euro. Damit liegt der Preis des Crossover 1.500 Euro über dem eines vergleichbaren KIA Ceed. Die Serienausstattung ist KIA-typisch bereits in der mittleren Ausstattung Spirit sehr umfangreich. Ob 18-Zoll-Leichtmetallräder, LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik, Lenkrad- und Sitzheizung oder adaptive Geschwindigkeitsregelung - all diese Annehmlichkeiten bringt der Koreaner aufpreisfrei mit. Weiter aufrüsten ist natürlich möglich, 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 236 Euro pro Jahr (Berechnung nach WLTP). Die Einstufungen bei der Versicherung bleiben im Rahmen, die Haftpflicht ist mit Klasse 15 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	1.0 T-GDI Edition 7	1.4 T-GDI Edition 7	1.6 T-GDI Spirit	1.6 CRDi Edition 7	1.6 CRDi Vision
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1353	4/1591	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	103 (140)	150 (204)	85 (115)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	242/1500	265/1500	280/1500	280/1500
0-100 km/h [s]	11,3	9,4	7,7	11,4	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	186	200	220	190	196
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	124	137	153	109	112
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/22/19	15/22/19	13/25/23	15/22/21	15/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	106	128	146	242	242
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	21.390	22.390	28.290	23.790	26.790

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-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß	117 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R18V
Länge/Breite/Höhe	4.395/1.826/1.495 mm
Leergewicht/Zuladung	1.440/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	426/1.378 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 (in Fahrstufe D)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 94V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,1/11,2 m
Ecotest-Verbrauch	5,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,1/4,9/6,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	144 g/km (WTW* 173 g/km)
Reichweite	905 km
Innengeräusch 130 km/h	68,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.465/455 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	345/710/1.165 l

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

Betriebskosten	102 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	121 Euro	Wertverlust	332 Euro
Monatliche Gesamtkosten	622 Euro		
Steuer pro Jahr	236 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/22/21		
Basispreis XCeed 1.6 CRDi Spirit DCT7	30.290 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.08.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.860 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.476 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. * 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/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	1.390 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	1.590 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.590 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.390 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.590 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (Vorbereitung)	630 Euro
Metalllackierung	ab 590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,2
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,0
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	3,4	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	2,8
Komfort	2,7	Verbrauch/CO2	3,4
Federung	2,7	Schadstoffe	2,1
Sitze	2,8		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	2,6		

Stand: Januar 2020

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