



## KIA Ceed Sportswagon 1.6 CRDi 136 Eco-Dynamics+ Spirit DCT7

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

Zum Modelljahr 2020 hat KIA die beiden Dieselvarianten mit einem 48-Volt-System ausgerüstet, das dem Koreaner zu besserer Effizienz verhelfen soll. Im ADAC Autotest muss der Kompaktwagen mit der 136 PS starken Ausführung als praktischer Kombi beweisen, ob die Sprintsparmaßnahmen wirken. Ein 12-kW-Startergenerator übernimmt die Aufgabe der Lichtmaschine und unterstützt zudem in gewissen Situationen den Selbstzünder. Eine angenehme Begleiterscheinung dieses Systems ist der schnelle und weitgehend ruckfreie Motorstart. Im Ecotest kommt der Ceed Sportswagon 1.6 CRDi 136 mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,4 l/100 km. Ein ordentlicher Wert, auch wenn mancher Konkurrent noch etwas sparsamer zu Werke geht. Abgesehen davon überzeugt die aktuelle Ceed-Generation mit den hinlänglich bekannten Tugenden. Als Kombi bietet sie viel Platz für die Insassen sowie deren Gepäck, eine eingängige Bedienung, sichere Fahreigenschaften sowie die gute Verarbeitung. Eine ernsthafte Schwäche leistet sich der gefällig designte Sportswagon nicht, wünschenswert wären jedoch eine automatische Leuchtweitenregulierung für die serienmäßigen LED-Scheinwerfer und ein weniger Paket-gebundenes Angebot an Extras. Die im Vergleich zu den deutschen Konkurrenten sehr umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung sowie die großzügige Fahrzeuggarantie (sieben Jahre bzw. 150.000 km) dürften die meisten Käufer dafür mehr als entschädigen. **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, einfache Bedienung, moderater Verbrauch und geringe Schadstoffemissionen
- ⊖ viele Extras an Pakete gebunden, kein Fehlbetankungsschutz, LED-Scheinwerfer ohne automatische Leuchtweitenregulierung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,1

### Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,4
	Preis/Leistung	2,1

Ecotest ★★★★★☆

## 2,4 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 herum sowie der hintere Bereich sind etwas zerklüftet. Im Innenraum

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 5,4 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem serienmäßigen 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 925 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

### 2,5 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

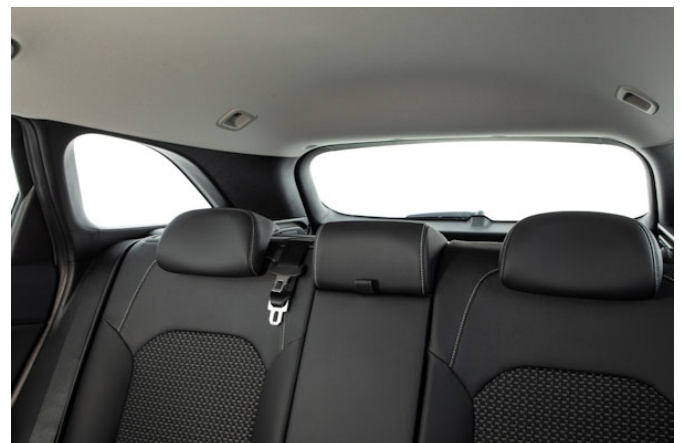
bemüht sich KIA um ansehnliche Qualität und einen wertigen Eindruck. Der obere Teil der vorderen Türverkleidungen und des Armaturenbretts sind weich gestaltet, letzteres ist nahe der Vorderkante mit einer geprägten Naht versehen, um Leder zu suggerieren. Der Dachhimmel ist hochwertig, alle Dachsäulenverkleidungen müssen aber ohne Stoffüberzug auskommen. Einige Kanten und Ränder sind mit Aluapplikationen aufgewertet. Auch die Verarbeitung passt, es klappert und scheppert nichts.

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

Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen; Reifen mit Notlaufeigenschaften 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 zwölf 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.

D-Säule. Die Sicht in den Außenspiegeln – auf der Fahrerseite mit asphärischem Bereich für eine optimierte seitliche Sicht –



Breite Dachsäulen behindern die Sicht nach hinten.

ist zufriedenstellend, im Innenspiegel könnte sie etwas besser sein. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst ordentlich, die ungewischene Bereiche halten sich in Grenzen.

⊕ Bei den Scheinwerfern setzt KIA auf ein LED-Projektionssystem. 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 Bremslichter sind ebenfalls in LED-Technik ausgeführt und damit gut zu erkennen und reaktionsschnell.

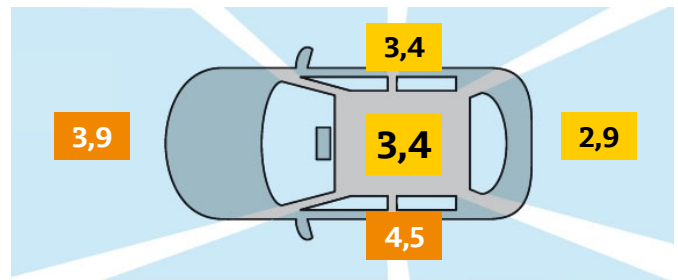
⊖ Bei Beladung - und sei es auch nur mit ein oder zwei Personen auf der Rückbank – bleibt es dem Fahrer überlassen, ob er den Lichtkegel der Scheinwerfer manuell nach unten korrigiert oder andere Verkehrsteilnehmer blendet. Es wäre sehr wichtig, dass der Hersteller eine automatische Leuchtweitenregulierung verbaut und Regelungslücken in den Typgenehmigungsvorschriften nicht ausnutzt. Auch eine Scheinwerferreinigungsanlage wäre wünschenswert – zumindest gegen Aufpreis.

## 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

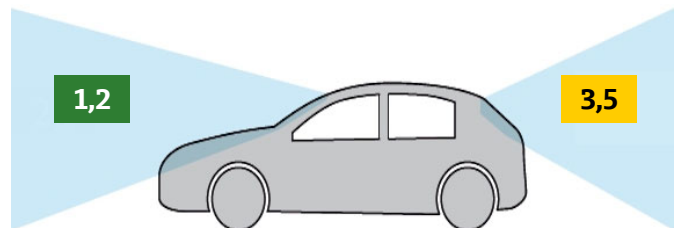
## Rundumsicht

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.



kann man auch dort gut ein- und aussteigen. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen halten sie selbst auf ebenem Grund 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.

## 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 l verstaut werden, wenn kein Notrad hinzugekauft wurde.



Mit 395 l Volumen bietet der Kofferraum des Kia ordentlich Platz für das Gepäck.

## 2,0 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 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.

## 1,9 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 l Stauvolumen unter dem Ladeboden. Taschenhaken, ein Schienensystem sowie Gepäcknetz (alles Serie) schaffen Ordnung.

Ebenfalls ab Werk an Bord ist ein Gepäcktrennetz, das sich zwischen Fahrgast- und Gepäckraum spannen lässt. Clever: Neben den obligatorischen vier Zurrösen im Gepäckraum 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.

## 2,1 INNENRAUM

### 1,9 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 einen Spalt.



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

## 2,4 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 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.

## 2,6 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.



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

## 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

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

Der Ceed bietet einen ordentlichen Federungskomfort. Einstellbare oder gar adaptive 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 dringen aber etwas deutlicher in den Innenraum

durch. Dennoch ist hier mehr Federungskomfort als beim Vorgänger geboten. Mit zunehmender Geschwindigkeit spricht die Federung williger an. Auf der Landstraße werden die Unebenheiten gut geschluckt, der Ceed 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 Mittelarmlehne bequem. Auf der nur mäßig konturierten Rückbank sitzt man dank der hohen Lehnen akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein. Der Fondmittelsitz ist zwar prinzipiell weich gepolstert, er hat aber eine höckerartige Form und ist damit unbequem.

## 2,8 Innengeräusch

KIA hat den Ceed ordentlich gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 67,5 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 Beschlagsensor. 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.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen

⊕ Der Turbodiesel schöpft aus 1,6 Liter Hubraum 136 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 320 Nm. Interessant: Ist der Selbstzünder an das manuelle Sechsgang-Getriebe gekoppelt, ist das Drehmoment auf 280 Nm begrenzt. Der Ceed Sportswagon ist mit dem CRDi-Aggregat vollkommen ausreichend motorisiert, auch beladen hat der kräftige Diesel stets ausreichend Reserven und schiebt den Koreaner

energisch voran. Dementsprechend gut schneidet der Ceed bei den Fahrleistungsmessungen ab. Den Zwischenspurts von 60 auf 100 km/h erledigt der Kombi in flotten 5,6 s. Laut KIA benötigt der Sportswagon für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h glatte zehn Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 200 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.

### 1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der derzeitige Topdiesel ist serienmäßig an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt, der Testwagen ist 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 Arbeits-

bedingungen 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 2.300 1/min. Eine Berganfahrhilfe sowie eine Autohold-Funktion für die elektrische Parkbremse sind vorhanden.

## 2,3 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

Dank des 12-kW-Startergenerators wirft das Start-Stopp-System den Motor auffallend schnell und ruckarm an.

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

### 2,0 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Ceed Sportswagon hat KIA insgesamt gut abgestimmt. Die erforderlichen Lenkkräfte sind nicht zu gering und der Lenkverlauf ist bereits bei Stadttempo kräftig ausgeprägt, was ein gutes Lenkgefühl zur Folge hat. Dank der angemessenen Rückmeldung und des guten Ansprechens

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.

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.

### 2,4 Bremse

⊕ Der Koreaner bringt eine effektive und standhafte Bremsanlage mit, für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt er durchschnittlich lediglich 34,7 m (Mittel

aus zehn Einzelmessungen) – ein guter Wert. Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich gefühlvoll dosieren.

2,0

## SICHERHEIT

0,9

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Bereich der aktiven Sicherheit ist der Ceed SW 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 ist serienmäßig, beim Modell mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe ist anstelle des Tempomats sogar eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) an Bord (für Schalter nicht erhältlich). Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung (Option) 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.



#### Reifendruck-Kontrollsystem

Die Luftdrücke lassen sich im Kombiinstrument anzeigen

### Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der KIA Ceed erreicht beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm 88 Prozent der möglichen Punkte (Stand Juli 2019) und holt insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis. Der Koreaner 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 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.

⊖ 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.

2,4

### Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erzielt der Ceed Sportswagon mit 85 % der erreichbaren Punkte ebenfalls ein gutes Ergebnis. Sehr gut erreichbare Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der

## 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	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	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)



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

### 3,2 Fußgängerschutz

Im Kapitel Fußgängerschutz schneidet der Ceed mit lediglich 68 % der erreichbaren Punkte nicht sonderlich gut ab. Vor allem im Bereich unterhalb und seitlich der Windschutzscheibe ist mit einer erhöhten Verletzungsgefahr zu rechnen.

## 2,3 UMWELT/ECOTEST

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

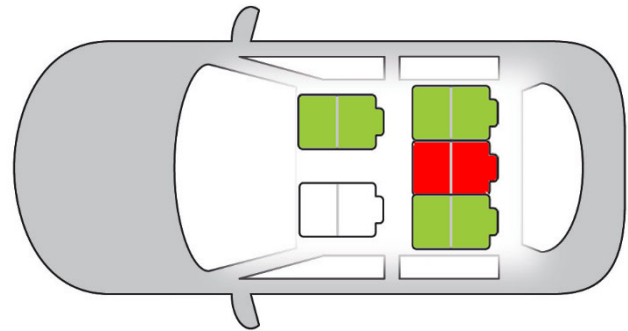
Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Ceed Sportswagon mit dem 1.6-CRDi-Motor liegt im Ecotest bei 5,4 Liter Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 170 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das für 27 von möglichen 60 Punkten im CO<sub>2</sub>-Bereich. Innerorts verbraucht der Kombi 5,4 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 6,2 l/100 km.

### 1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffemissionen des Selbstzünders liegen dank eines wirkungsvollen Abgasreinigungssystems inklusive NO<sub>x</sub>-Speicherkat und SCR-Katalysator auf durchgehend niedrigem Niveau. Nur im anspruchsvollen ADAC-Autobahnzyklus steigen die NO<sub>x</sub>-Emission leicht an. Infolge dessen lässt der Koreaner ein paar Zähler liegen, erreicht mit 47 von 50 möglichen Punkten aber dennoch ein sehr gutes Ergebnis. Zusammen mit den Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß kommt der Ceed Sportswagon 1.6 CRDi DCT7 auf 74 Punkte und vier von

### 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)

⊕ 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	5,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

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.

## 2,1 AUTOKOSTEN

### 2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ KIA verlangt für den Ceed Sportswagon mit dem 136 PS starken Topdiesel samt optionalem Doppelkupplungsgetriebe in der Ausstattung Spirit 30.160 Euro (16 % MwSt.). 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 bereits ab Werk 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.

Auch die Garantieleistungen sind KIA-typisch umfangreich – serienmäßig sieben Jahre Garantie (bis max. 150.000 km) findet man nur bei diesem Hersteller. Auf den Lack gibt es fünf Jahre Garantie, gegen Durchrostung zwölf Jahre. Zudem bieten die Koreaner eine siebenjährige Mobilitätsgarantie sowie die Möglichkeit, die Karte des Navigationssystems sieben Jahre lang kostenfrei zu aktualisieren (maximal sechs Updates). Die Kfz-Steuer beträgt 212 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 25) und Teilkaskoversicherung (Klasse 21) kommen nicht über Gebühr teuer.

### 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 GDI Plug-in Hybrid Vision DCT6	1.6 CRDi 115 Eco-Dynamics+ Edition 7	1.6 CRDi 136 Eco-Dynamics+ Vision
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/998	4/1353	4/1580	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	73 (100)	88 (120)	103 (140)	104 (141)	85 (115)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	172/1500	242/1500	265/4000	280/1500	280/1500
0-100 km/h [s]	12,0	11,3	9,1	10,8	11,1	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	190	210	200	192	200
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	128	28	96	98
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/20/21	14/22/21	14/22/21	14/22/21	15/24/21	15/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	84	84	108	32	198	200
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	17.244	19.778	22.800	34.108	22.898	25.432

#### Aufbau

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

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

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder 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	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	99 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17V
Länge/Breite/Höhe	4.600/1.800/1.465 mm
Leergewicht/Zuladung	1.482/478 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	625/1694 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Zilina

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,1 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/4,8/6,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	141 g/km (WTW* 170 g/km)
Reichweite	925 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.500/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/750/1.340 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>97 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>61 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>169 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>354 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	681 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	212 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/24/21		
Basispreis Ceed Sportsw. 1.6 CRDi 136 Eco-Dynamics+ Spirit DCT7	30.160 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.04.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.200
Km-Stand bei Testbeginn	3.560 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](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1</sup> 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	1.452 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	1.452 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	1.257 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	1.452 Euro° (Paket)

### 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	1.257 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/868 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	über Zubehör
Metalllackierung	575 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	965 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: November 2020

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