



KIA ProCeed 1.4 T-GDI GT Line

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (103 kW/140 PS)

So manchem dürfte der Porsche Panamera Turismo vor seinem geistigen Auge erscheinen, wenn er den coupéhaften Kombi der Ceed-Baureihe sieht. Die Ähnlichkeit der Heckpartie und dabei besonders der Rückleuchten ist frappierend, doch auch beim Blick auf die Front mit dem Tagfahrlicht in Form von vier LED-Punkten ist erkennbar, dass sich die KIA-Designer den Panamera offensichtlich ziemlich genau angeschaut haben. Der ProCeed soll die schicke Alternative zum klassischen Kompaktkombi Ceed Sportswagon sein, ohne den Nutzwert dabei aus den Augen zu verlieren. Einziger Konkurrent ist der Mercedes CLA Shooting Brake, der preislich allerdings eine Klasse höher spielt.

Im ADAC Autotest tritt der ProCeed als 1.4 T-GDI mit einem Turbobenziner unter der Haube an. Der Vierzylinder ist die goldene Mitte im Motorenangebot: Mit 140 PS ist er ausreichend kräftig und behält mit seinen geringen Schadstoffemissionen eine weiße Weste. Der Testverbrauch von 6,6 l/100 km dürfte allerdings etwas niedriger sein. In Summer erhält der Koreaner jedoch eine gute Vier-Sterne Bewertung im ADAC Ecotest. Für die sicheren Fahreigenschaften, den kurzen Bremsweg und das eingängige Bediensystem verdient der in Deutschland entwickelte Koreaner ebenfalls Lob. Gibt es nichts zu kritisieren? Doch. Die Ladekante dürfte niedriger, das Platzangebot im Fond luftiger und vor allem die Rundumsicht nach hinten besser sein. Wer sich damit arrangieren kann, erhält mit dem 27.284 Euro teuren KIA ProCeed 1.4 T-GDI GT Line einen erstaunlich nutzwertigen Shooting Brake, der nicht nur mit seiner Optik, sondern auch mit der umfangreichen Serienausstattung und den großzügigen Garantieleistungen einige Käufer finden dürfte. **Konkurrenten:** Mercedes CLA Shooting Brake.

- +** eingängiges Bediensystem, kurzer Bremsweg, kräftiger Benzinmotor mit geringen Schadstoffemissionen, gute Serienausstattung, umfangreiche Fahrzeuggarantie
- schlechte Sicht nach hinten, knapper Fond, ACC lediglich mit Automatik erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,8
	Fahrspaß	2,1
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 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 die Abgasanlage 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 weich gestaltet. Letzteres ist nahe der Vorderkante mit einer geprägten Naht versehen, die dem Betrachter eine Lederoberfläche suggerieren soll. 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, was umständlich bei der Handhabung ist.

3,1 Alltagstauglichkeit

Legt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,6 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem serienmäßigen 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 755 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. Eine Reling fürs Dach gibt es für den Shooting Brake leider nicht – hier folgt die Funktion dem Design. Mit einem entsprechenden Dachträger darf der Koreaner dennoch Lasten bis 80 kg auf dem Dach transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Wenn man einen Anhänger ziehen will, 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

Designer-Kombi damit zwar nicht, aber für kleinere Wohnwägen reicht es. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen; Reifen mit Notlaufeigenschaften bietet KIA nicht an. Mit 4,61 m Länge ist der ProCeed für die Stadt praktisch genug, auch die Breite mit 2,04 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis rechts liegt bei 11,5 m, linksrum benötigt der Koreaner 40 cm weniger.

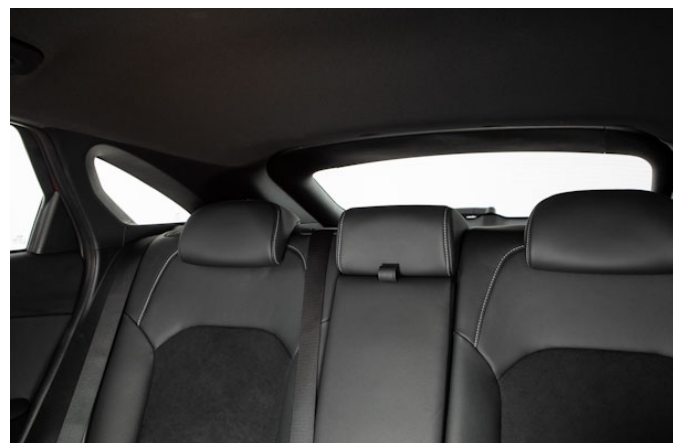
⊖ Unter der Tankklappe findet man den Einfüllstutzen für den Kraftstoff, dem leider ein Schutzmechanismus gegen die Betankung mit Diesel fehlt.

2,7 Licht und Sicht

Die Karosserie lässt sich mäßig abschätzen. Das vordere Ende befindet sich außerhalb des Sichtbereichs, beim Blick nach hinten kann man die Unterkante der Heckscheibe als Orientierungspunkt nicht sehen. Bodennahe Hindernisse vorn kann man hingegen gut erkennen, hinten fällt das etwas schwerer. Eine Rückfahrkamera, die für präzises Rangieren von Vorteil ist, gibt es ebenso ab Werk wie Parksensoren am Heck. Optional bekommt man einen Parkassistenten, der dann auch Sensoren an der Front umfasst. 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.

⊕ 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 mithilfe der Nebelscheinwerfer umgesetzt. Die Steuerung des Fernlichts kann dem serienmäßigen Assistenten überlassen werden, der



Die besonders breiten Dachsäulen und die schmalen Fenster schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

automatisch auf- und abblendet. Die Bremslichter sind ebenfalls in LED-Technik ausgeführt und damit gut zu erkennen sowie reaktionsschnell.

⊖ Man ahnt es bereits beim Betrachten des schicken Karosseriekleids: Das Design bleibt nicht ohne Folgen für die Rundumsicht. Und in der Tat reicht es für den ProCeed bei der ADAC Rundumsichtmessung nur für die Schulnote vier. Allen voran schränken die breiten D-Säulen und die kleine Heckscheibe die Sicht für den Fahrer nach draußen stark ein. Zudem lässt sich der hintere Abschluss wegen der nicht einsehbaren Heckkante schlecht abschätzen.

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 keine Regelungslücken in den Typgenehmigungsvorschriften ausnutzt. Zudem ist für den ProCeed keine Scheinwerferreinigungsanlage erhältlich.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die vorderen Sitze befinden sich in eher niedriger, aber noch zufriedenstellender Höhe (40 cm über der Straße. Sitz ganz nach unten gestellt), der Schweller ist weder zu breit noch zu hoch. Im Fond stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die recht niedrig positionierte Rückbank – ansonsten kann man auch dort gut ein- und aussteigen. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen halten sie selbst in der Ebene nicht fest. Haltegriffe gibt es nur

2,3 Kofferraum-Volumen

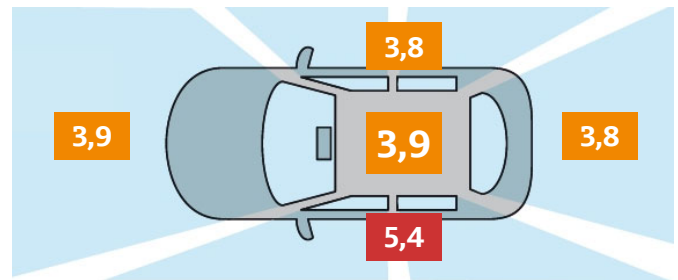
⊕ Der ProCeed bietet trotz der coupéhaften Dachlinie ein erstaunlich großes und gut nutzbares Gepäckabteil. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 430 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 555 l oder alternativ acht handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umlappen der Rückbank stehen 795 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.240 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden können noch etwa 90 l verstaut werden, wenn kein Notrad geordert wurde.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

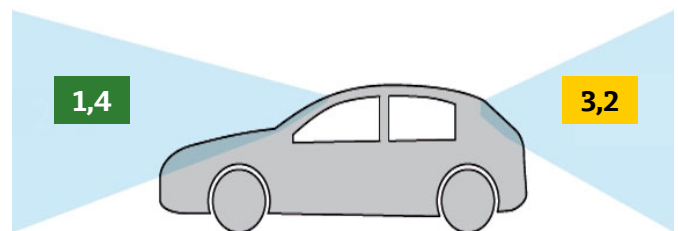
Rundumsicht

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.



für den Beifahrer und die beiden Außensitze hinten, der Fahrer muss leider ohne auskommen. Die Umfeldbeleuchtung bei Dunkelheit wird über das Aktivieren der Front- und Rücklichter umgesetzt, zusätzlich werden die Außentürgriffe beleuchtet.

⊖ So praktisch das serienmäßige schlüssellose System im Alltag auch ist, es besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Der Kofferraum des ProCeed bietet überraschend viel Platz. Mit 430 l Volumen bietet er deutlich mehr Stauraum für das Gepäck als der Ceed Sportswagon (395 l).

ist mit 72 cm über der Fahrbahn recht hoch und bildet zudem eine zwölf Zentimeter hohe Stufe zum Ladeboden.

⊕ Die Heckklappe des KIA ProCeed gibt eine große Ladeöffnung frei. Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist Serie. Durch das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem öffnet die Heckklappe zudem, ohne dass man dafür eine Taste auf der Fernbedienung, im Fahrzeug oder an der Heckklappe betätigen muss. 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.

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

⊖ Mit nur einer Lampe an der Seite wird das Gepäckabteil nicht sonderlich gut ausgeleuchtet.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich bereits ab Werk dreigeteilt umklappen. Das Umklappen gelingt leicht, die Lehnen lassen sich vom Innenraum oder alternativ vom Kofferraum mithilfe zweier Hebel an den Seitenwänden entriegeln und fallen automatisch um. Beim Zurückklappen der Lehnen muss man allerdings darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen und zu beschädigen.

Im Kofferraum finden sich viele praktische Ablagemöglichkeiten. Es gibt ein Fach links, ein großes, unterteiltes Staufach unter dem Kofferraum, zwei Taschenhaken sowie ein Schienentrennsystem für den Ladeboden.

⊖ Ein Kofferraumtrennsystem ist leider nicht verfügbar.

2,5 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ Die Bedienbarkeit des ProCeed-Cockpits ist wie in allen KIA-Modellen eingängig und macht es auch neuen Fahrern einfach. Die meisten Schalter sind recht groß, im Blickfeld des Fahrers und klar beschriftet. Lediglich die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkrad teilweise verdeckt. Die Einstellung der Sitze und des manuell justierbaren Lenkrads sowie der Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand.

Die meisten Fahrzeugfunktionen werden über den 8 Zoll großen Touchscreen gesteuert – ordert man das optionale Navigationssystem, wächst das Display auf 10,25 Zoll an. Es erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und Untermenüs navigiert. Das Zentralscreen ist hoch positioniert und leicht zum Fahrer geneigt. Praktische Direktwahltasten für die grundlegenden Funktionen sowie ein konventioneller Drehregler für die Lautstärke und zum Zoomen erleichtern die Handhabung im Alltag sehr.

Die Instrumente sind analog ausgeführt, in der Mitte gibt es ein 4,2 Zoll großes Display, das die Bordcomputer-Informationen darstellt. Gegen Aufpreis ist wie im Falle des Testwagens ein digitales, 12,3 Zoll großes Kombiinstrument erhältlich, das wie die analogen Rundinstrumente hervorragend ablesbar ist. Leider bieten die digitalen Instrumente kaum Einstellmöglichkeiten wie etwa verschiedene Ansichten.

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 kleiner Spalt.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung können angesichts der Fahrzeugklasse überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und logisch. Erfreulich ist, dass Kia nicht dem modischen Trend folgt, Schalter und analoge Einstellmöglichkeiten für die wichtigsten Funktionen aus dem Cockpit zu verbannen und in das digitale Bediensystem zu integrieren.

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimedia-Angebot im ProCeed GT Line ist bereits ab Werk ordentlich. Das Infotainment-System umfasst ein Radio mit sechs Lautsprechern und DAB-Empfang, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming. Das Navigationssystem mit Echtzeitinformationen (TomTom-Services) kostet Aufpreis, dann sind auch ein klangstarkes JBL-Soundsystem sowie die Online-Dienste UVO Connect an Bord. Mithilfe der Online-Anbindung lässt sich nicht nur nach Parkmöglichkeiten oder Tankstellen suchen, sondern auch das Fahrzeug orten oder der Status des ProCeed (u. a. Türen verriegelt,

Zündung an) überprüfen. Voraussetzung ist die UVO-App auf dem Smartphone. Die Handyanbindung über Apple CarPlay oder Android Auto – beides serienmäßig – ist ebenfalls möglich. Es gibt zwei USB-Anschlüsse (einer mit Datenverbindung, einer nur Ladefunktion) und eine 12-V-Steckdose.

⊖ Für den Kofferraum sucht man einen 12-Volt-Anschluss leider vergebens, ein CD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der ProCeed vorn ordentlich Platz. Bis zu 1,95 m große Menschen können die Sitze weit genug zurückschieben, die Kopffreiheit würde für zwei Meter Körpergröße reichen. Im Vergleich zum Ceed

Sportswagon wirkt das Raumgefühl des ProCeed durch den dunklen Dachhimmel, die hohe Seitenlinie und die dadurch verbundenen schmalen Seitenfenster weniger großzügig.

3,6 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen haben lediglich rund 1,75 m große Personen Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Begrenzend ist auch hier wieder die Beinfreiheit, die Kopffreiheit endet erst bei 1,90 m Körpergröße. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng und nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl wird wie in der ersten Sitzreihe vom dunklen Dachhimmel, der hohen Seitenlinie und den schmalen Seitenscheiben geschmälert.

3,0 Innenraum-Variabilität

In punkto Variabilität belässt es der ProCeed wie bei Kompakt-Kombis üblich bei geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind zwar nicht sonderlich groß, nehmen aber immerhin auch 1-Liter-Flaschen 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



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

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 zumindest beleuchtet.

2,7 KOMFORT

3,1 Federung

Der ProCeed ist recht straff abgestimmt und bietet insgesamt einen ordentlichen Federungskomfort. Adaptive oder einstellbare Dämpfer gibt es nicht. Der Testwagen mit den serienmäßigen 17-Zoll-Rädern und eher schmalen Querschnitt lässt kleinere Anregungen und Kanten eher zu den Insassen durchdringen. Mit zunehmender Geschwindigkeit spricht die

Federung besser an, auf der Landstraße werden die Unebenheiten gut geschluckt. Der Aufbau bleibt dabei angenehm ruhig und liegt satt auf der Straße. Auf der Autobahn kann man lange Strecken recht entspannt absolvieren, nur ab und an sorgen regelmäßige Bodenwellen für eine leichte Stuckerneigung.

2,5 Sitze

⊕ Die Vordersitze des ProCeed GT Line sind höhenverstellbar und verfügen über eine elektrische Lendenwirbelstütze. Bestellt man wie im Falle des Testwagens das Leder-Paket, gibt es Sportsitze mit Bezügen aus einer Leder-Velours-Kombination sowie eine elektrische Sitzverstellung für den Fahrer mit Memory-Funktion. Für den Beifahrersitz gibt es diese Option nicht. Die angenehm gepolsterten Sitze sind ordentlich konturiert und bieten einen guten 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 ausgeprägter sein. Zudem muss man die Knie kräftig anwinkeln. Der Fondmittelsitz ist zwar prinzipiell weich gepolstert, er hat aber eine höckerartige Form und ist damit nicht unbequem.

3,0 Innengeräusch

KIA hat den ProCeed ordentlich gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel von 68,9 dB(A). 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. Der Motor ist bei normaler Fahrweise meist im Hintergrund und fällt nicht weiter auf.

2,2 Klimatisierung

⊕ Der ProCeed ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt Beschlagsensor ausgestattet. Einen Luftgütesensor gibt es allerdings nicht und somit auch keine Umluftautomatik. Getönte Scheiben im Fond sind Serie. Die vorderen Sitze sowie das Lenkrad lassen sich ab Werk beheizen, die äußeren Fondsitze gegen Aufpreis. Eine Standheizung wird in der Optionsliste des Herstellers nicht aufgeführt.

Für die Fondinsassen bietet der ProCeed mittige Lüftungsdüsen sowie getönte Scheiben ab der B-Säule.

⊖ Während die äußeren Lüftungsdüsen ein Drehrad zur separaten Regulierung der Luftmenge bieten, lässt sich bei den beiden mittleren Düsen die Luftmenge nicht unabhängig von der Strömungsrichtung einstellen.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der 1,4 Liter große Vierzylinder leistet dank Turboaufladung 140 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 242 Nm. In einem Kompaktwagen sind das mehr als ausreichende Werte. Man kann mit dem ProCeed 1.4 T-GDI flott unterwegs sein und dank des fülligen Drehmoments über einen weiten Drehzahlbereich schaltfaul den Alltag bestreiten. Von Vorteil ist zudem, dass die Übersetzung eher kurz gewählt wurde, so dass die Leistung gut

in Vortrieb umgesetzt werden kann. 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 – dafür benötigt der Koreaner lediglich 5,3 s. Der Motor vermittelt durchaus Fahrspaß, mehr Leistung muss gar nicht unbedingt sein.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder läuft recht laufruhig, Vibrationen sind im Innenraum nur wenig zu spüren. Bei gemächlicher Fahrweise hält sich der Benziner auch akustisch im Hintergrund, an mittleren Drehzahlen erhebt er dann aber deutlich vernehmbar die Stimme.

Die Leistungsentfaltung kann durchaus überzeugen. Ab circa

1.500 Umdrehungen tritt der Turbobenziner energisch an und sorgt zwischen 2.000 und 5.000 Touren für ordentlichen Vortrieb. Darüber lässt der Vorwärtsdrang allmählich nach und man schaltet besser einen Gang hoch.

2,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe ist recht präzise und ausreichend straff geführt, die Wege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang ist über einen Ring am Schaltknauf abgesichert, aber leider nicht synchronisiert. Das Anfahren klappt dank kurz übersetztem ersten Gang und einer automatischen leichten Drehzahlanhebung im Kupplungsschleifpunkt gut. Ein gefühlvoller Kupplungsfuß ist trotzdem von Vorteil, um leichte Schaltschläge bei den Gangwechseln zu vermeiden. Insgesamt ist das Getriebe recht kurz übersetzt, die

Kurbelwelle rotiert bei 130 km/h mit 3.000 1/min. Dadurch entstehen keine großen Sprünge zwischen den einzelnen Gängen, so dass die Anschlüsse beim Hochschalten passen und stets genügend Vortriebskraft zur Verfügung steht. 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.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der KIA ProCeed 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 Kombi 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 Koreaner geht in kontrolliertes Untersteuern über. Das Ganze bleibt 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 Fahrspaß, da die Korrekturen des Fahrers stets gut umgesetzt werden.

2,0 Lenkung

⊕ Die Lenkung des ProCeed hat KIA insgesamt gut abgestimmt. Während im Stadtverkehr die erforderlichen Lenkkräfte niedrig sind, was beispielsweise das Rangieren erleichtert, wird die Unterstützung bei höheren Geschwindigkeiten zurückgenommen, was sich positiv auf

das Lenkgefühl auswirkt. Dank der angemessenen Rückmeldung und des guten Ansprechens lässt sich der ProCeed zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren. Von Lenkansschlag zu Lenkansschlag sind 2,5 Umdrehungen nötig, der Kurbelaufwand hält sich folglich in Grenzen.

1,8 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des KIA ProCeed packt sehr energisch zu. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Koreaner bereits nach 33,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Die

Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,2 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Bereich der aktiven Sicherheit ist der neue ProCeed auf der Höhe der Zeit. Seine Sicherheitsausstattung ist umfangreich, vieles gibt es bereits serienmäßig. Ein Notbremssystem ist Serie, ebenso der Spurhalteassistent, der sowohl nur warnen als auch selbst gegenlenken kann. Sogar den Spurwechselassistenten packt KIA aufpreisfrei ins Fahrzeug. Er umfasst den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie ein Tempomat sind serienmäßig. Die gegen Aufpreis erhältliche Verkehrszeichen-erkennung kombiniert die Informationen aus der Frontkamera und dem Navigationskartenmaterial. Ebenso Serie sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem.



Abstandsregeltempomat

Ordert man das optionale Doppelkupplungsgetriebe, ist ACC ebenfalls an Bord

⊖ Beim ProCeed mit Doppelkupplungsgetriebe ist die aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC) Serie, bei den Modellen mit Handschaltung leider nicht einmal gegen Aufpreis erhältlich.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ProCeed kommt im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm auf 88 Prozent der möglichen Punkte und erreicht eine Fünf-Sterne Bewertung. (Stand Juli 2019). Der Kompaktwagen 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 unter dem Kofferraum untergebracht und unter Umständen schlecht zu erreichen.

2,7 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der ProCeed im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 85 Prozent der möglichen Punkte

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	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

(Stand 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 diesen hinteren Sitzen sowie auf dem Beifahrersitz können Kindersitze auch gut mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Lediglich hohe Kindersitze stoßen unter Umständen an den Dachholmen an und lassen sich dadurch nicht optimal fixieren.

Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden.

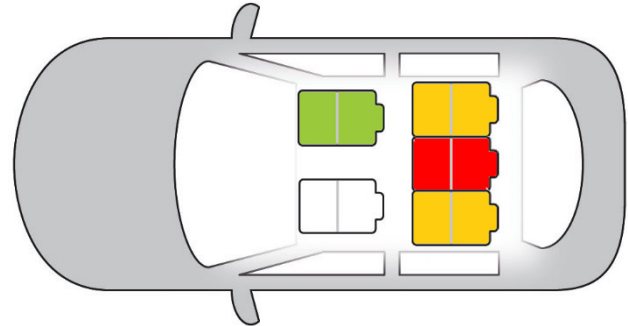
⊖ Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Der Mittelsitz auf der Rückbank eignet sich nicht für Kindersitze – dort gibt es keine Isofix-Halterungen, die Gurtlänge ist eingeschränkt und die Gurtanlenkpunkte sind ungünstig.

Zwar verfügen alle vier elektrischen Fensterheber des Testwagens über einen sensibel reagierenden Einklemmschutz,

allerdings gibt es ihn in der GT Line nur dann, wenn man das Leder-Paket für knapp 1.500 Euro ordert – Sicherheit sollte jedoch keine Frage des Geldes sein.

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 schneidet der KIA ProCeed beim Fußgängerschutztest nach Euro NCAP-Norm nicht besonders gut ab. Der Koreaner hat keine besonderen Maßnahmen wie eine aktive Motorhaube oder Fußgängerairbags zum erhöhten Fußgängerschutz verbaut. Vor allem im Bereich unterhalb und seitlich der

Windschutzscheibe ist mit einer erhöhten Verletzungsgefahr zu rechnen.

⊕ Das serienmäßige Notbremsssystem erkennt auch Fußgänger und kann Kollisionen verhindern oder zumindest abschwächen.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des ProCeed 1.4 T-GDI liegt im Ecotest bei 6,6 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 185 g/km, wofür es lediglich 22 von maximal 60 Punkten gibt. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 7,1 l, außerorts bei 5,9 l und auf der Autobahn bei 7,4 l Super pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Der mit einem Otto-Partikelfilter ausgerüstete KIA ProCeed 1.4 T-GDI punktet mit sehr geringen Schadstoffemissionen und sammelt 49 von 50 möglichen Zählern. Insgesamt kommt der Koreaner auf 71 Punkte und damit vier Sterne im ADAC Ecotest. Da auch die RDE-Messungen auf der Straße (PEMS) einwandfrei bestanden wurden, ist der ProCeed in dieser Konfiguration auch unter Ecotest-Aspekten eine klare Empfehlung.

Verbrauch

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

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

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der ProCeed 1.4 T-GDI GT Line kostet mit 27.284 Euro (bei 16 % MwSt.) rund 1.500 Euro mehr als ein vergleichbarer Ceed Sportswagon. KIA lässt sich das schicke Design also gut bezahlen. Der nicht gerade günstige Preis relativiert sich beim Blick in die Preisliste allerdings recht schnell. Der ProCeed hat viele Annehmlichkeiten serienmäßig an Bord, für die man bei der deutschen Konkurrenz tief in die Tasche greifen und mehrere tausend Euro investieren müsste. Serienmäßig an Bord sind beispielsweise Parksensoren hinten, Lenkrad- und Sitzheizung vorn, digitaler Radioempfang, ein Notbremsensystem samt Personenerkennung und die LED-Scheinwerfer. Weiter aufrüsten ist natürlich möglich, Details wie Parksensoren vorn inklusive Parklenkassistent, ein

Navigationssystem samt Verkehrszeichenerkennung, Glas-schiebedach oder Lederausstattung gibt es als Extras. Diese sind meist in Paketen zu haben, was die Wahlmöglichkeiten einschränkt, die Aufpreise für die Extras aber moderat hält. Die Kfz-Steuer beträgt 122 Euro pro Jahr (Berechnung nach WLTP). Die Einstufungen bei der Versicherung bleiben im Rahmen, die Haftpflicht ist mit Klasse 14 günstig, aber auch Vollkasko- (Klasse 20) und Teilkaskoversicherung (Klasse 21) kommen nicht über Gebühr teuer. So großzügig wie kein anderer Hersteller zeigt sich KIA bei der Fahrzeuggarantie: Die Koreaner geben eine siebenjährige Garantie bis 150.000 km auf die Technik, fünf Jahre Garantie (bis 150.000 km) auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 T-GDI GT Line	1.4 T-GDI GT Line	1.6 T-GDI GT	1.6 CRDi 136 Eco-Dynamics+ GT Line
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1353	4/1591	4/1598
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	103 (140)	150 (204)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	242/1500	265/1500	280/1500
0-100 km/h [s]	11,1	9,1	7,6	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	210	230	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	118	130	155	98
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/20/21	14/20/21	13/23/23	14/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	26.310	27.284	30.891	29.916

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 Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.353 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	242 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO ₂ -Ausstoß	130 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17V
Länge/Breite/Höhe	4.605/1.800/1.422 mm
Leergewicht/Zuladung	1.378/462 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	594/1.545 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.410 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 (2.Gang)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,0/8,8/11,5 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,2 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,1/5,9/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	157 g/km (WTW* 185 g/km)
Reichweite	755 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1385/455 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	430/795/1.240 l

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

Betriebskosten	121 Euro	Werkstattkosten	64 Euro
Fixkosten	141 Euro	Wertverlust	315 Euro
Monatliche Gesamtkosten	641 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	122 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/21		
Basispreis ProCeed 1.4 T-GDI GT Line	27.284 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.10.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.632
Km-Stand bei Testbeginn	11.437 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 der Kraftstoffe 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-/Kurvlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	1.063 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	1.063 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	1.257 Euro° (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	1.257 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.452 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (Vorbereitung)	614 Euro
Metalllackierung	575 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	965 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Dezember 2020

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