



KIA XCeed 1.6 T-GDI GT-Line DCT7

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Der XCeed ist eigentlich eine gute Kombination aus Kompaktwagen und (optischen) SUV-Attributen. Denn er bietet die Vorteile eines KIA Ceed, also die moderaten Außenmaße bei gleichzeitig gutem Platzangebot im Innenraum, ohne gleich die Nachteile eines SUVs mitzubringen. Etwas mehr Bodenfreiheit reicht in den meisten Fällen aus, um beispielsweise mal einen Feldweg passieren zu können. Aufwendigen und schweren Allradantrieb braucht man dafür selten. Auch im XCeed bietet KIA ein breites Antriebsportfolio, vom Plugin-Hybriden über den Dieselmotor bis zum Turbobenziner. Im Test tritt die stärkste Ausbaustufe mit 1,6-l-Hubraum und 204 PS an. Damit ist der Kompakte wirklich flott motorisiert, allerdings auch alles andere als sparsam. Die im Ecotest gemessenen 7,4 l/100 km sind im Grunde nicht mehr zeitgemäß – wer häufiger Kurzstrecken fährt, sollte sich den Plugin überlegen, wer gern längere Strecken unterwegs ist, dem sei der Dieselantrieb ans Herz gelegt. Das muss man so ehrlich sagen, auch wenn der 1,6er Turbo sicher die sportlichste Variante darstellt. Erst recht mit der GT-Line-Ausstattung, die wirklich umfangreich ausfällt. Damit versucht KIA dann den üppigen Preis von knapp 37.000 Euro zu rechtfertigen. Ob das funktioniert, müssen die Käufer entscheiden. Definitiv ein Pluspunkt ist die lange Garantie von sieben Jahren bis 150.000 km. **Konkurrenten:** u.a. BMW X2, Citroen C4, Mazda CX-30, Mercedes-Benz GLA.

+ sehr umfangreiche Serienausstattung, als GT-Line komplett bei Assistenten und Komfortdetails, ausreichend komfortables und sicheres Fahrwerk, sieben Jahre Garantie und Updates

- ohne automatische Leuchtweitenregulierung, schlechte Rundumsicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **2,8**

Zielgruppencheck

Familie **2,8**

City **3,3**

60+ **2,9**

Langstrecke **2,9**

Transport **3,0**

Fahrspaß **1,9**

Preis/Leistung **2,7**

Ecotest **★★★★☆**

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Einwandfrei ist die Qualität der Karosserie, weil alle Bauteile sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut sind. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Türrahmen sind aus einem Stück gefertigt und nicht wie sonst oft bei asiatischen Marken aus mehreren Einzelteilen zusammengesweißt. Den Unterboden hat KIA ordentlich verkleidet, besonders der Motor nach unten und die seitlichen Bereiche sind großflächig abgedeckt; lediglich der mittlere Bodenbereich um die Auspuffanlage sowie der hintere Bereich sind etwas zerklüftet. Im Innenraum bemüht sich KIA um ansehnliche Qualität und einen wertigen Eindruck. Die oberen Bereiche 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. Kuriosum in der XCeed-Preisliste: Als Extra findet sich dort der Motorhauben-Lifter für 95 Euro - angesichts des stolzen Fahrzeugpreises von 37.000 Euro sollte diese Gasdruckfeder wirklich inklusive sein.

3,1 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 Liter fassenden Benzintank ergibt sich eine theoretische Reichweite von etwa 675 km, wenn man den Ecotest-Verbrauch von 7,4 l/100 km ansetzt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 450 kg – das reicht für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's eine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man bis zu 80 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung kann bis 75 kg betragen, was auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen sollte. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,4 t wiegen - vorausgesetzt, er verfügt über eine eigene Bremse. Fehlt diese, muss

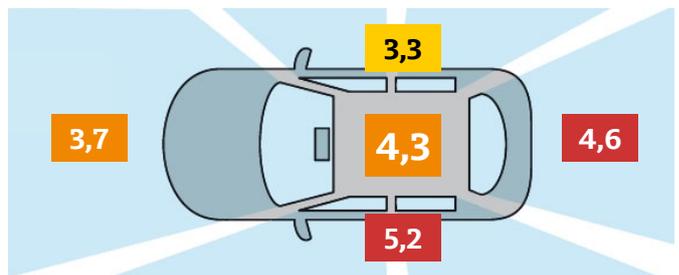
man sich auf ein Anhängergewicht von 600 kg beschränken. Bei einer Reifenpanne steht nur das serienmäßige Reparaturset zur Verfügung - ein Notrad ist unter dem Kofferraumboden möglich, aber nur über das Zubehörprogramm erhältlich; dann sind auch Wagenheber und Radmutterenschlüssel an Bord. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den XCeed nicht lieferbar. Angemessen handlich ist der Kompaktwagen im Stadtverkehr: mit 4,40 m Länge und 2,04 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man grundsätzlich noch leicht einen Parkplatz, und der Wendekreis von 11,2 m vereinfacht das Rangieren.

3,1 Licht und Sicht

Die Fahrzeugecken lassen sich gut abschätzen - hinten etwas besser als vorn, weil man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorn kann man gut sehen, hinten fällt das erheblich schwerer, weil die Heckscheibenunterkante recht weit oben liegt. Die beim GT-Line serienmäßige Rückfahrkamera ist also sehr hilfreich, um nichts hinter dem XCeed zu übersehen. Parksensoren an Front und Heck sind serienmäßig an Bord, ebenso der Parkassistent. 360-Grad-Rundumsichtkameras sind nicht verfügbar. 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 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.

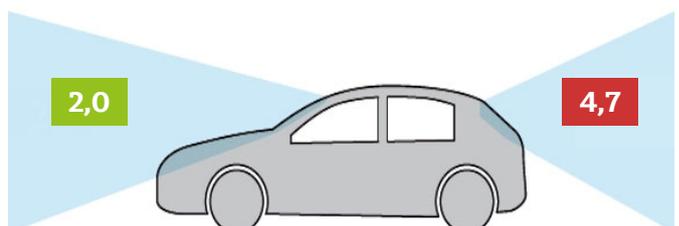
Rundumsicht

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.



⊕ Bei den Scheinwerfern setzt KIA bereits in der Basisausstattung auf ein LED-Lichtsystem, lässt aber eine automatische Leuchtweitenregulierung und eine Scheinwerferreinigungsanlage weg. Die Ausleuchtung ist gut, die homogene Lichtverteilung, der Kontrast und die gute Reichweite gefallen. Kurvenlicht oder Abbiegelicht gibt es nicht, Nebelscheinwerfer sind dagegen Serie. 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.

⊖ Es ist sehr wichtig, dass die Autohersteller zumindest eine automatische Leuchtweitenregulierung verbauen und keine Regelungslücken in den Typgenehmigungsvorschriften ausnutzen. Die automatische Leuchtweitereinstellung wie auch die Scheinwerferreinigungsanlage sind für den XCeed nicht lieferbar. Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, kann

mit dem "normalen" Blinker keine Richtung mehr angezeigt werden.



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

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. Für ein sogenanntes Crossover ist die Sitzposition nicht wirklich höher als beim "normalen" Ceed. Die vorderen Sitze befinden sich rund 45 cm über der Fahrbahn und damit lediglich wenige Zentimeter höher als beim konventionellen KIA Ceed. Im Fond stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und wie

vorn 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 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.

2,8 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 345 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 455 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 710 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.165 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden kann man weitere rund 30 Liter unterbringen. Legt man den variablen Kofferraumboden in die obere Position, kann man darunter 55 l Stauraum abtrennen.



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

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, beim GT-Line funktioniert dies elektrisch angetrieben auf Knopfdruck oder über den Annäherungssensor am Heck des XCeed. Den ergonomisch günstig gestalteten Griff in der Innenverkleidung der Heckklappe gibt es zusätzlich. Die elektrische Heckklappe kann man automatisch öffnen lassen, wenn man mit dem Schlüssel ein paar Sekunden hinter dem Auto steht, so muss Gepäck nicht erst abgestellt werden, um einen Knopf zu drücken (Funktion deaktivierbar). Die Kofferraumklappe schwenkt rund 1,95 m hoch, so dass sich selbst große Personen ihren Kopf an der Klappe kaum stoßen sollten. Außerdem ist das Heckklappenschloss mit Kunststoff ummantelt. Die Ladekante liegt mit 77 cm unpraktisch hoch über der Straße. Zum Ladeboden ergibt sich eine Stufe von 18 cm, die beim Ausladen überwunden werden müssen - durch Höherlegung des Bodens kann die innere Stufe auf praktikable 9 cm reduziert werden. Das Ladeabteil des XCeed wird nur von einer Lampe beleuchtet - nicht besonders erhellend.



Mit ca. 77 cm liegt die Ladekante recht hoch.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig asymmetrisch geteilt umklappen. Gegen Aufpreis erhält man eine im Verhältnis 40:20:40 dreigeteilte Lehne. Das Umklappen gelingt einfach, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie davon Schaden

nehmen können. Es gibt ein kleines Fach links im Kofferraum, in dem sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Es gibt 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.

2,3 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Was man im automobilen Alltag so nutzt, lässt sich dank des aufgeräumten Cockpits leicht bedienen. Die meisten Schalter sind recht groß, im Blickfeld des Fahrers und klar beschriftet - mit verständlichen Symbolen oder in englischer Sprache. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die Einstellung der Sitze (Fahrerseite elektrisch, Beifahrerseite manuell), des in Höhe und Reichweite verstellbaren Lenkrads sowie der Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Die meisten Fahrzeugeinstellungen werden über den 10,25 Zoll großen Touchscreen gesteuert, so auch das serienmäßige Navigationssystem. 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. Das digitale



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

Kombiinstrument (12,3 Zoll) ist in der GT-Line-Ausstattung Serie. Es ist hochauflösend, flüssig animiert und einwandfrei ablesbar, tagsüber wie nachts. Alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über eine Ab- und Aufwärtsautomatik. Mit der Fernbedienung können diese immerhin geschlossen

werden, auch wenn die Zündung aus ist. Ein praktisches Detail: beim Aussteigen wird im Instrumentendisplay angezeigt, welche Fenster noch offen sind, und sei es auch nur einen Spalt.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimedia-Angebot im XCeed ist umfangreich, im GT-Line ist alles serienmäßig dabei, was in diesem Modell angeboten wird. Das Infotainment-System umfasst ein Radio samt DAB-Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und eine Sprachsteuerung. Das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsmeldungen über UVO-Connect ist ebenfalls dabei, wie auch die Verkehrszeichenerkennung und die Konnektivitätsdienste sowie das JBL-Soundsystem mit Subwoofer. Über eine eingebaute SIM-Karte versorgen sich die Live Services (z.B. Verkehrsdaten) mit Daten, auch die

Fahrzeug-Fernabfrage und Fernsteuerung wird darüber abgewickelt. Die Handy-Anbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist selbstverständlich ebenso möglich. Es gibt zwei USB-Anschlüsse vorn (einer mit Datenverbindung, einer nur Ladefunktion) und eine 12-V-Steckdose. Ein AUX-Anschluss oder ein SD-Karten-Slot für die Navigationskarten sind nicht verfügbar. Der Kofferraum verfügt zusätzlich über eine 12-V-Steckdose. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man dagegen vergebens.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Nicht nur für ein Fahrzeug der Kompaktklasse ist das Platzangebot vorn im XCeed angemessen großzügig, denn selbst über 1,95 m große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für bis zu 2,10 m Körpergröße reichen. Breit genug ist der Innenraum

vorn durchaus, so dass man das Raumangebot als großzügig empfindet. Optional ist ein großes Schiebedach zu haben.

2,9 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen haben fast 1,90 m große Personen Platz, selbst dann, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind; begrenzend wirkt hier die Kopffreiheit, die Beinfreiheit endet bei knapp 1,95 m Körpergröße. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist gut, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet.



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

3,0 Innenraum-Variabilität

In puncto Variabilität bietet der XCeed asymmetrisch, optional auch dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehnen. Vorn findet man 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 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.

2,6 KOMFORT

2,7 Federung

Viele Hersteller setzen bis hoch zur unteren Mittelklasse inzwischen auf einfachere Verbundlenkerkonstruktionen an der Hinterachse, weil es Vorteile nicht zuletzt bei den Konstruktions- und Baukosten bringt. Darunter leidet mehr oder weniger deutlich der Federungskomfort und die Spurstabilität. Umso erfreulicher, dass KIA beim XCeed einen größeren Aufwand betreibt und sein kompaktes Crossover mit einer aufwendigeren und teureren Mehrlenkerhinterachse ausstattet. Eine adaptive Dämpferregelung gibt es für den XCeed allgemein nicht, allerdings wird diese auch nicht wirklich vermisst. Der Testwagen rollt serienmäßig mit üppigen 18 Zoll-Reifen vor. Der daher schmale Querschnitt der Reifen 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. Insgesamt bietet der XCeed bei straffer Grundnote dennoch ein überdurchschnittlich gutes Standardfahrwerk.

2,6 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz sind beim XCeed in GT-Line-Ausstattung unter anderem in der Höhe einstellbar und bieten in der Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen. Der Fahrersitz verfügt über eine elektrische Sitzverstellung mit Memory-Funktion, kann daher zusätzlich in der Neigung eingestellt werden (Option). 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 Fondmitsitz ist zwar prinzipiell weich gepolstert, er hat aber eine höckerartige Form und ist damit unbequem.

3,4 Innengeräusch

Bei niedrigen Drehzahlen und bei moderaten Geschwindigkeiten fährt man im XCeed recht ruhig und gelassen. Der Vierzylinder-Benziner verhält sich akustisch einigermaßen zurückhaltend, nur das dezente sonore Grummeln ist allgegenwärtig. Man kann somit etwa bis Landstraßentempo entspannt

dahinrollen. Bei höheren Geschwindigkeiten kommen die allgemeinen Fahr- und Windgeräusche zunehmend ins Spiel und prägen die Geräuschkulisse. Mit 69,8 dB(A) im Innenraum ist der XCeed bei 130 km/h dann doch recht laut.

2,3 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattung GT-Line besitzt der XCeed serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik. Einen Luftgütesensor gibt es allerdings nicht und damit 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 Sitzlüftung für die Vordersitze gibt es nur für die Platinum-Ausstattung, dann sogar serienmäßig. Standheizung oder Frontscheibenheizung sind ab Werk nicht lieferbar.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der 1,6 l Turbobenziner entwickelt 204 PS und ein maximales Drehmoment von 265 Nm schon bei 1.500 1/min. Insgesamt sind sehr flotte Fahrleistungen möglich. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der XCeed in 3,9 s und damit etwa eine Sekunde schneller als die Variante mit dem 1,5 l Turbo und 160

PS. Von 80 auf 120 km/h geht es in in 4,9 s. Die Zwischenspurts bei innerstädtischen Geschwindigkeiten sind ebenfalls schnell erledigt, von 15 auf 30 km/h marschiert der Crossover in etwa einer Sekunde. KIA verspricht von 0 auf 100 km/h 7,5 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder arbeitet insgesamt laufruhig, Vibrationen sind im Innenraum aber dennoch ein wenig zu spüren. Bei gemächlicher Fahrweise hält sich der Benziner akustisch weitgehend im Hintergrund, ein dezentes Grummeln ist aber praktisch immer vernehmbar und soll wohl die sportliche Intension dieser Variante betonen. Bei hohen Drehzahlen klingt der Vierzylinder dann aber kernig und dominant.

Die Leistungsentfaltung kann durchaus überzeugen. Unter 1.500 1/min reagiert der Motor noch etwas zurückhaltend; darüber tritt der Turbobenziner energisch an und sorgt zwischen 2.000 und 5.000 Touren für guten Vortrieb. Jenseits dieser Drehzahlen lässt der Vorwärtsdrang allmählich nach, das Getriebe wählt gern schon eher einen höheren Gang.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ KIA verbaut ein Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen. Dieses schaltet geschmeidig und meistens sinnvoll. Die Automatik ist im D-Modus auf niedrige Drehzahlen bedacht. Die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sind nicht zu groß, das Drehzahlniveau angemessen und passend für die Leistungscharakteristik des Motors. Bei 130 km/h dreht der Vierzylinder mit 2.700 1/min - dank seiner Leistung könnte der 7. Gang sogar noch etwas länger übersetzt sein, das würde beim Spritsparen helfen.

Der Gangwahlhebel ist einwandfrei verständlich und in gewohnter Weise bedienbar. Der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsgang sowie zurück erfolgt angemessen schnell. Die Kriechfunktion der Automatik ist gut umgesetzt, damit gelingt präzises Rangieren auch in engen Parklücken. Die Gänge können innerhalb der Systemgrenzen über den Getriebehebel manuell gewählt werden. Eine Autoholdfunktion über die elektrische Handbremse ist Serie.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der XCeed bietet eine gute und sichere Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder; die breiten Reifen wirken sich hier positiv aus. Trotzdem beeinflussen Spurrinnen die Richtungsstabilität des kompakten KIA kaum. Aufbaubewegungen und geringes Wippen nach Bodenwellen bleiben moderat und halten sich in Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich zwar eine leichte Lastwechselreaktion, diese wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der XCeed gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Im ADAC Ausweichtest reagiert der Koreaner auf das erste Anlenken spontan und drängt erst im Lastwechsel mit dem Heck leicht nach außen; das ESP greift unterstützend ein und

stabilisiert den XCeed präzise. Der Crossover geht in kontrolliertes Untersteuern über, das aber beherrschbar bleibt, weil das ESP nur soviel wie notwendig regelt und das zudem dezent und effektiv. Der KIA schiebt im Grenzbereich leicht über alle vier Räder und bremst sich so ab, für Stabilität sorgen dabei die ESP-Eingriffe. So bleibt der Wagen gut beherrschbar, auch weil Korrekturen des Fahrers selbst im Grenzbereich gut umgesetzt werden. Der XCeed bietet gewisse Vorteile eines SUVs wie die erhöhte Bodenfreiheit, aber nicht solche Nachteile wie ausgeprägte Karosserieneigung und geringere Präzision - unterm Strich lohnt sich also die aufwendigere Fahrwerkskonstruktion.

2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle einwandfrei und bietet eine angemessene Rückmeldung sowie ein zufriedenstellendes Gefühl. Die Zentrierung passt, so dass man auch auf langen Strecken stressfrei unterwegs sein kann. An

der Zielgenauigkeit gibt es nichts auszusetzen. Die Lenkung ist insgesamt recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind nur zweieinhalb Umdrehungen erforderlich.

2,7 Bremse

Die Bremsanlage des KIA XCeed 1.6 T-GDI zeigt sich zuverlässig und leistungsfähig. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Koreaner nach 35,7 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen).

Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,9 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der GT-Line-Ausstattung bietet der XCeed alle verfügbaren Fahrerassistenzsysteme serienmäßig - das ist vorbildlich. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inklusive Personenerkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder Lenkeingriff. Der Spurwechselassistent umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit den Radarsensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Dabei ist ebenso ein Geschwindigkeitsbegrenzer, ebenso die aktive Geschwindigkeitsregelung ACC. Überdies umfasst die GT-Line-Ausstattung einen Stauassistenten. Die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung wird durch die Daten vom serienmäßigen Navigationssystem unterstützt. Die Reifendrucke werden über Sensoren in den Reifen überwacht, was genauer funktioniert als eine Überwachung mittels ABS-Sensoren. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der Ceed gut ab und erhält 88 Prozent der möglichen Punkte für die Insassensicherheit (Test 07/2019); dieses Ergebnis gilt auch für den weitgehend baugleichen XCeed. Das Crossover bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags serienmäßig. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis 1,95 m Größe. Die hinteren Kopfstützen kann man zwar nur für etwa 1,70 m große Personen ausziehen, der Abstand zum Dachhimmel ist aber gering, so dass insgesamt noch ein zufriedenstellender Schutz erreicht werden 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. Die Kombitasche mit Warndreieck und Verbandkasten findet links seitlich im Kofferraum ihren Platz und wird von einem kleinen Gurt gehalten.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich. Die Zurrösen sind am aufklappbaren Kofferraumboden angebracht und können daher keine schweren Gegenstände sicher halten.

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	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

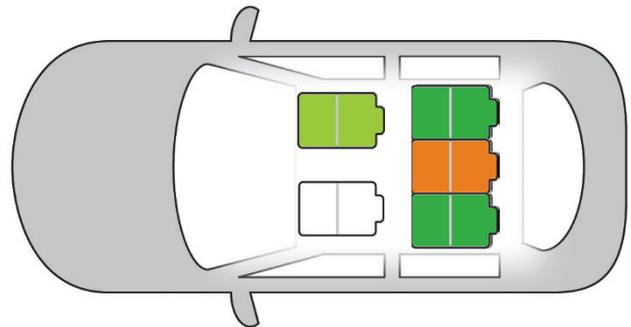
2,1 Kindersicherheit

⊕ Auch für die Kindersicherheit gab es im Euro NCAP Crashtest 85 Prozent der möglichen Punkte. Sehr gut erreichbare Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, wo sich geeignete Sitze gut befestigen lassen. Auf eben diesen hinteren Sitzen sowie auf dem Beifahrersitz können Kindersitze auch gut mit den Gurten fixiert werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Die Beifahrerairbags kann man über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktivieren, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden. Vorbildlich: alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel reagierenden Einklemmschutz.

⊖ Der Mittelsitz auf der Rückbank eignet sich nur schlecht für Kindersitze, hier gibt es keine Isofix-Halterungen, die Gurtlänge ist eingeschränkt und die Gurtanlenkpunkte liegen ungünstig.

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)

3,4 Fußgängerschutz

Beim Euro NCAP Test kann der XCeed lediglich 68 Prozent für den Fußgängerschutz erreichen. Besondere Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube sind nicht verbaut. Ein

Notbremsassistent mit Personenerkennung ist in der Xdition Ausstattung jedoch Serie, so können Kollisionen vermieden oder zumindest die Aufprallschwere reduziert werden.

3,2 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des XCeed mit dem 1,6l-Turbobenziner in Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liegt im Ecotest bei üppigen 7,4 Liter Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine hohe CO2-Bilanz von 200 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das nur für 17 von möglichen 60 Punkten im CO2-Bereich - das Ergebnis ist ernüchternd, denn manche Konkurrenten bieten in dieser Leistungsklasse deutlich sparsamere Motoren. Erstaunlich ist auch, dass der 1,5 l-Vierzylinder mit 160 PS inklusive Mildhybridsystem im Ecotest kaum sparsamer war. Innerorts liegt der Verbrauch des GT-Line bei 7,4 l, außerorts bei 6,5 l und auf der Autobahn bei 8,7 l alle 100 km.

Verbrauch

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

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

2,0 Schadstoffe

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

ausreichend, wenngleich durchaus Fortschritte zu früheren KIA-Motoren ohne Filter erkennbar sind. Es bleiben schließlich 40 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten kommt der XCeed 1.6 T-GDI auf 57 Punkte und erzielt damit nur drei von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

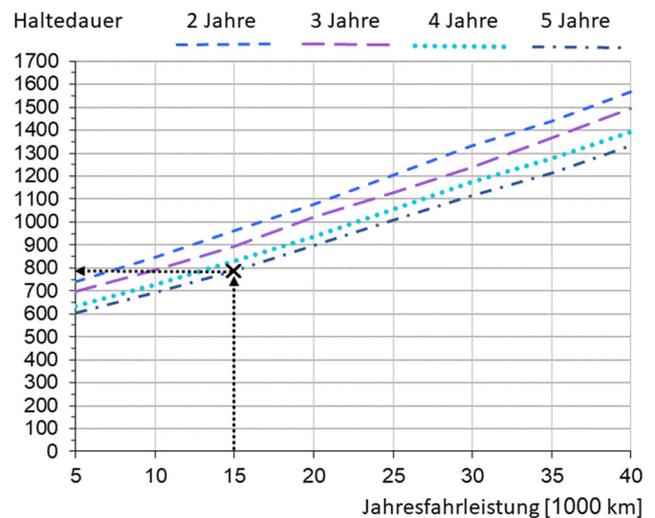
2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Preis von 36.990 Euro ist in dieser Klasse stattlich. Jedoch staffiert KIA den XCeed in der GT-Line-Ausstattung sehr umfangreich aus. Leistungsmäßig steht der kompakte Crossover ebenfalls gut im Futter. Im Komfort- wie auch im Sicherheitsbereich ist so gut wie alles verfügbare serienmäßig an Bord, komplettieren kann man die Ausstattung nur noch mit dem Sitzpaket (u.a. elektrische Einstellung, Wildleder). Und natürlich mit dem Motorhauben-Lifter für 95 Euro. Neben den Anschaffungskosten spielen aber auch die Unterhaltskosten eine Rolle, und hier schneidet der XCeed aufgrund der recht hohen Betriebsaufwendungen (v.a. Kraftstoff) nicht so gut ab. Die Kfz-Steuer beträgt 183 Euro pro Jahr. Die Einstufungen bei der Versicherung sind moderat, die Haftpflicht liegt bei Klasse 14, die Vollkasko bei 19 und Teilkaskoversicherung bei Klasse 22. Ein besonderes Schmankerl greift auch beim XCeed: Wie alle KIA bietet er sieben Jahre Garantie bis 150.000 km, im Schadensfall ist das viel wert.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 787 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 T-GDI	1.6 GDI Plug-in-Hybrid DCT6	1.5 T-GDI	1.6 T-GDI DCT7	1.6 CRDi 48V DCT7
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1580	4/1482	4/1591	4/1598
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	104 (141)	118 (160)	150 (204)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	265/4000	253/1500	265/1500	320/2000
0-100 km/h [s]	11,5	11,0	9,0	7,5	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	186	193	208	220	198
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,3 S	1,4 S	6,4 S	7,1 S	5,2 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	134	32	145	161	136
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/19	17/21/20	14/18/19	14/19/22	14/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	101	32	139	183	238
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	647	647	670	785	741
Preis [Euro]	27.390	38.990	28.690	36.990	34.890

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbomotor (Otto, Reihe), Euro 6d-ISC-FCM, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.591 ccm
Leistung	150 kW/204 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,1 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	161 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R18V
Länge/Breite/Höhe	4.395/1.826/1.495 mm
Leergewicht/Zuladung	1.421/459 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	426/1.378 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 (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 94V
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	7,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,4/6,5/8,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	173 g/km (WTW* 200 g/km)
Reichweite	675 km
Innengeräusch 130 km/h	69,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.430/450 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	345/710/1.165 l

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

Betriebskosten	185 Euro	Werkstattkosten	79 Euro
Fixkosten	101 Euro	Wertverlust	421 Euro
Monatliche Gesamtkosten	787 Euro		
Steuer pro Jahr	183 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/22		
Basispreis Xceed 1.6 T-GDI GT-Line DCT7	36.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.08.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.430 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. * 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/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie/Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung abnehmbar	1.198,12 Euro
Metalllackierung	ab 650 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro(Paket)/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: Februar 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer