



Kia ProCeed 1.6 T-GDI GT DCT7

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Während VW und Mercedes sich beim Streichen von Modellvarianten gegenseitig zu übertreffen versuchen, hält KIA an seinem Programm noch weitgehend fest. Insbesondere in der Kompaktklasse hat man eine bunte Auswahl, die praktisch jeden Geschmack bedienen soll. Ceed, Ceed Sportswagon, Xceed und ProCeed heißen das kompakte Schrägheck, der praktische Kombi, das rustikal anmutende Crossover und der stylische Shooting Brake. Die Basis darunter ist die gleiche, auch im Innenraum halten sich die Unterschiede in Grenzen - ein klarer Vorteil für die Bedienbarkeit: Kennt man einen, kennt man sie alle. In der unteren Mittelklasse ist der getestete Kombi im Designeranzug eine Seltenheit, nur Mercedes hat mit dem CLA Shooting Brake etwas Vergleichbares im Portfolio. Inzwischen stehen nur noch zwei Benziner im Testmodell zur Wahl, der 1,5-l-Turbo für die Vernunft und der 1,6-l-Turbo fürs Herz. Letzterer ist auf Wunsch mit Klappen-Sportauspuffanlage zu haben, auf das auch die ganze Nachbarschaft über das Mobilitätsverhalten des ProCeed-Fahrers informiert ist. Über den Sportmodus hat man die Wahl zwischen laut und sehr laut - auf langen Strecken kann das Geräuschlevel stressen.

In jedem Fall angetan sind wir vom straffen wie dynamischen Fahrwerk mit ausreichend Restkomfort und den zahlreichen hilfreichen Assistenten im ProCeed GT. Auch wenn die flache Karosserie schick daherkommt, bringt sie dennoch genug praktisches Talent mit - freilich ist das Platzangebot im Sportswagon signifikant größer.

So gut die Fahrleistungen mit dem 204-PS-Turbobenziner sind - wer die Leistung häufig abfordert, muss mit einem hohen Verbrauch rechnen. Der subjektiv kaum schwächere 160-PS-Motor ist da etwas genügsamer. Leider fehlt beiden die Mildhybridisierung, die KIA in anderen Modellen bereits im Programm hatte und die beim Spritsparen helfen könnte. Dem Preis von knapp 38.000 Euro für den ProCeed GT steht ein solider Gegenwert gegenüber, die durch den Verbrauch erhöhten Unterhaltskosten sollte man dennoch berücksichtigen. **Konkurrenten:** Mercedes CLA Shooting Brake.

⊕ gute Bedienbarkeit, üppige Serienausstattung, kräftiger Motor, lange Fahrzeuggarantie

⊖ dominant röhrende Sportauspuffanlage, schlechte Sicht nach hinten, mäßiges Platzangebot im Fond, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

Familie 2,5

Stadtverkehr 3,4

60+ Senioren 3,1

Langstrecke 2,7

Transport 2,7

Fahrspaß 1,9

Preis/Leistung 2,5

Ecotest ★★★☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Einwandfrei ist die Qualität der Karosserie, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Türrahmen sind aus einem Stück gefertigt und nicht wie sonst oft bei asiatischen Marken aus mehreren Einzelteilen zusammengesweißt. Die Türrahmenverkleidungen sparen sich die Koreaner allerdings. 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. Einen Teleskopdämpfer für die Motorhaube findet man in der Preisliste, für 95 Euro. Angesichts der Preiserhöhungen in letzter Zeit hätte dieses Detail schon inklusive sein können.

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 Liter fassenden Benzintank ergibt sich eine theoretische Reichweite von etwa 690 km, wenn man den Ecotest-Verbrauch von 7,2 l/100 km ansetzt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei üppigen 604 kg – das reicht locker für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine bei Kombis oft übliche Reling, mit einem geeigneten Träger darf man aber dennoch bis zu 80 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung 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 1.410 kg 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 Reparatursset zur Verfügung - ein Notrad ist unter dem Kofferraumboden möglich, aber nur über das Zubehörprogramm erhältlich; dann sind auch Wagenheber und Radmutter Schlüssel an Bord. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den ProCeed nicht lieferbar. Einigermaßen handlich ist der Kompaktwagen im Stadtverkehr: mit 4,61 m Länge und 2,04 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man meistens noch einen Parkplatz, und der Wendekreis von 11,5 m vereinfacht das Rangieren.

2,9 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich nur mäßig gut abschätzen - vorn wie hinten sind Anfang und Ende nicht direkt zu sehen. Bodennahe Hindernisse vorn kann man vorn gut erkennen, hinten fällt das erheblich schwerer, weil die Heckscheibenunterkante recht weit oben liegt. Die beim GT serienmäßige Rückfahrkamera ist also sehr hilfreich, um nichts hinter dem ProCeed 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 gut raus. Das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem ProCeed ein nur ausreichendes Zeugnis ausstellt; vor allem nach hinten rechts stört die sehr breite D-Säule. Die Sicht in den Außenspiegeln - auf der Fahrerseite mit asphärischem Bereich für eine optimierte seitliche Sicht - ist zufriedenstellend, im Innenspiegel könnte sie etwas besser sein.

⊕ Bei den Scheinwerfern setzt KIA bereits in der Basisausstattung auf ein LED-Lichtsystem. Die Ausleuchtung ist gut, die homogene Lichtverteilung, der Kontrast und die gute Reichweite gefallen. Kurvenlicht oder Abbiegelicht gibt es



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

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 ProCeed nicht lieferbar. Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, kann mit dem "normalen" Blinker keine Richtung mehr angezeigt werden.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte zufriedenstellend, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Für einen stylischen Kombi typisch: Die Sitzposition ist ähnlich wie beim kompakten Ceed und deutlich niedriger als beim Crossover XCeed. Die vorderen Sitze befinden sich rund 40 cm über der Fahrbahn (Sitz ganz nach unten gestellt) und sind damit noch etwas niedriger 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

2,3 Kofferraum-Volumen

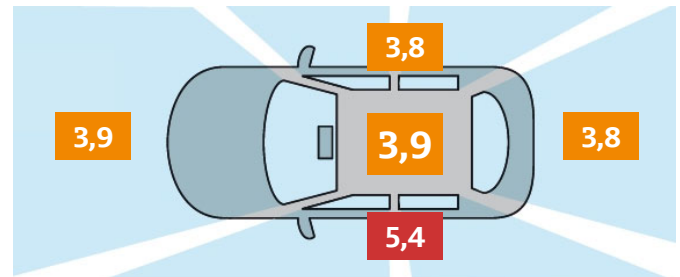
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 430 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 555 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 795 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.240 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden kann man weitere rund 90 l unterbringen.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, beim GT funktioniert dies elektrisch angetrieben auf Knopfdruck oder über den Annäherungssensor am Heck des ProCeed. Die elektrische Heckklappe kann man automatisch

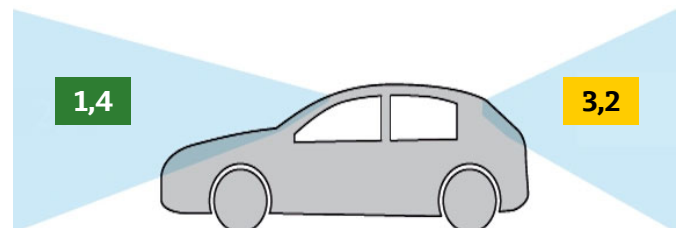
Rundumsicht

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.



ohne auskommen. Die Umfeldbeleuchtung bei Dunkelheit wird über das Aktivieren der Front- und Rücklichter umgesetzt, zusätzlich werden die Außentürgriffe beleuchtet.

⊖ Der Testwagen ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Dieses lässt sich nicht deaktivieren und besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz, der mit einem Funkverlängerer überlistet werden kann – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.



Der Kofferraum des ProCeed bietet überraschend viel Platz – die große Außenlänge macht es möglich. Mit 430 l ist das Volumen unter der Kofferraumabdeckung absolut praxistauglich.

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 gut 1,90 m hoch, so dass zumindest große Personen auf ihren Kopf achten sollten, um sich nicht an der Klappe zu stoßen. Immerhin ist das Heckklappenschloss mit Kunststoff ummantelt.

Die Ladekante liegt mit 72 cm vergleichsweise hoch über der Straße. Zum Ladeboden ergibt sich eine Stufe von 12 cm, die beim Ausladen überwunden werden müssen - der Boden des Kofferraums kann nicht in unterschiedlichen Höhen eingehängt werden, um z.B. die innere Stufe zu verkleinern. Dafür gibt es praktische Schienen am Boden, in denen verschiebbare Ösen oder eine variable "Barriere" platziert werden können, damit kleine Gegenstände nicht durch den Kofferraum rutschen.

⊖ Das Ladeabteil des ProCeed wird wie bei allen Ceed-Varianten nur von einer Lampe beleuchtet - nicht besonders erhellend. Eine 12-V-Steckdose gibt es im Kofferraum leider nicht.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig im Verhältnis 40:20:40 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.

2,5 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das aufgeräumte Cockpit lässt sich leicht bedienen, das erleichtert den automobilen Alltag. 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 optional 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



Die recht hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

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.



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.

erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und Untermenüs navigiert. Praktisch sind die Direktwahltasten, mit deren Hilfe sich die Hauptfunktionen wie Radio oder Navigation mit einem Tastendruck aufrufen lassen. Lob verdient KIA zudem für die separate und hervorragend bedienbare Klimasteuerung unterhalb des Touchscreens. Das digitale Kombiinstrument (12,3 Zoll) ist in der GT-Ausstattung Serie. Es ist hochauflösend, flüssig

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimedia-Angebot im ProCeed ist umfangreich, bei der GT-Ausstattung 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

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.

Live Services (z.B. Verkehrsdaten) mit Daten, auch die Fahrzeug-Fernabfrage und Fernsteuerung wird darüber abgewickelt. Die Handyanbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist selbstverständlich ebenso möglich, leider braucht es dafür ein USB-Kabel. 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. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man vergebens.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Trotz seiner flachen Karosserieform ist das Platzangebot vorn im ProCeed angemessen großzügig, denn selbst 1,95 m große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für bis zu 2,05 m

Körpergröße reichen. Breit genug ist der Innenraum vorn durchaus, so dass man das Raumangebot als angemessen empfindet. Ein dunkler Dachhimmel wird immer verbaut, optional ist ein großes Schiebedach zu haben.

3,7 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 Seitenline und den schmalen Seitenscheiben geschmälert.

3,3 Innenraum-Variabilität

In puncto Variabilität bietet der ProCeed GT nur dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehnen - verschiebbar oder variierbar in der Einstellung ist sonst nichts. 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-



Im Fond finden aufgrund der recht geringen Beinfreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

Flaschen; darüber hinaus gibt es noch Lehnennetze 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

2,9 Federung

Der ProCeed GT ist klar in Richtung straff abgestimmt und bietet insgesamt einen angenehmen Federungskomfort. Adaptive oder einstellbare Dämpfer gibt es nicht. Der Testwagen mit den serienmäßigen 18-Zoll-Rädern und schmalen Querschnitt lässt kleinere Anregungen und Kanten bei niedrigem Tempo deutlich zu den Insassen durchdringen, überdies besitzt das Fahrwerk nicht genug Schluckvermögen, um Unebenheiten,

die einen größeren Hub erfordern, gänzlich weg zu bügeln. Mit zunehmender Geschwindigkeit spricht die Federung geschmeidiger 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 sind höhenverstellbar und verfügen über eine elektrische 2-Wege-Lendenwirbelstütze. Bestellt man wie im Falle des Testwagens das Komfort-Paket, gibt es für den Fahrersitz eine elektrische Einstellung samt Memory-Funktion. Für den Beifahrersitz gibt es diese Option nicht. Die angenehm gepolsterten Sportsitze sind gut konturiert und bieten einen festen Seitenhalt. Die Sitzposition vorn ist auch dank der längs einstellbaren 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.

3,1 Innengeräusch

Bei niedrigen Drehzahlen und bei moderaten Geschwindigkeiten fährt man im ProCeed einigermaßen ruhig und gelassen, wobei der Sportauspuff unnötig laut klingt - er lässt sich leider nicht abschalten, sondern wird im Sportmodus nur noch lauter, nervig und peinlich auf die Dauer. Der Vierzylinder-Benziner verhält sich akustisch einigermaßen zurückhaltend, nur

das 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 69,0 dB(A) im Innenraum ist der ProCeed GT bei 130 km/h dann doch recht laut.

2,2 Klimatisierung

⊕ In der getesteten GT-Ausstattung besitzt der ProCeed 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 gibt es weder für die Vordersitze noch für die Rücksitze. Eine Standheizung ist nicht ab Werk lieferbar, die Frontscheibenheizung dagegen sogar serienmäßig - allerdings über feine Drähte in der Scheibe. Manche Fahrer stören sich nachts an den Lichtreflexen, die sich durch die Drähte ergeben, es empfiehlt sich also im Zweifel eine Probefahrt.

1,8 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 ProCeed in 3,9 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in in 4,8 s. Die Zwischenspurts bei inner-

städtischen Geschwindigkeiten sind ebenfalls schnell erledigt, von 15 auf 30 km/h marschiert der stylische Kombi in etwa einer Sekunde. KIA verspricht von 0 auf 100 km/h 7,5 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h.

2,6 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, das Grummeln des Sportauspuffs ist aber allgegenwärtig und soll die sportliche Intention dieser Variante betonen. Bei hohen Drehzahlen klingt der Vierzylinder dann aber kernig und dominant.

Die Leistungsentfaltung war im Testwagen ungewöhnlich

ungleichmäßig, beim Durchbeschleunigen zeigte der Vierzylinder leichte, aber spürbare Leistungsschwankungen. 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 und trockenen Kupplungen; das ist effizienter als mit Kupplungen im Ölbad, allerdings eignet sich ein Trockenkupplungsgetriebe weniger gut für den Anhängerbetrieb, da die Wärme nicht so gut abgeführt werden kann. Das KIA-Getriebe 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 recht hohen 2.800 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 oder die Schalt paddle am Lenkrad manuell gewählt werden. Eine Autoholdfunktion über die elektrische Handbremse ist Serie.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der KIA ProCeed GT punktet mit einer guten Fahrstabilität. Nach plötzlichen Lenkmanövern beruhigt er sich schnell, auch 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 ProCeed 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 schicke Kombi geht in kontrolliertes Untersteuern über. Das Ganze bleibt beherrschbar und dennoch dynamisch, weil das ESP nur soviel wie notwendig regelt und das zudem dezent und effektiv. So ist der Kompaktwagen auch im Grenzbereich gut kontrollierbar und vermittelt Fahrspaß, da die Korrekturen des Fahrers stets gut umgesetzt werden.

2,0 Lenkung

⊕ Die Lenkung des ProCeed GT 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.

2,2 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des KIA ProCeed GT 1.6 T-GDI zeigt sich standfest und leistungsfähig. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Koreaner nach 34,1 m (Mittel aus zehn

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

1,9 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ In der GT-Ausstattung bietet der ProCeed 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 wie auch die aktive Geschwindigkeitsregelung ACC; über längeres Drücken der Abstandstaste am Lenkrad kann der klassische Tempomat ohne Abstandsregelung aktiviert werden. Überdies umfasst die GT-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 ProCeed. Der stylische Kombi bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags serienmäßig. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis 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. Die seitlichen Verzurrösen sind aus Kunststoff und machen keinen allzu vertrauenserweckenden Eindruck; dagegen wirken die auf den Schienen verschiebbaren Halterungen sehr robust, dort lässt sich Gepäck sicher befestigen.

⊖ Die hinteren Kopfstützen kann man nur für etwa 1,70 m große Personen ausziehen. Zusätzlich lässt sich die mittlere Kopfstütze noch nicht mal soweit wie die seitlichen herausziehen. Ein Kofferraum-Trennnetz ist nicht erhältlich, das bietet nur der Ceed als klassischer Kombi. Die Tasche mit Warndreieck und Verbandkasten findet unter dem Kofferraumboden Platz und ist bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

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	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)

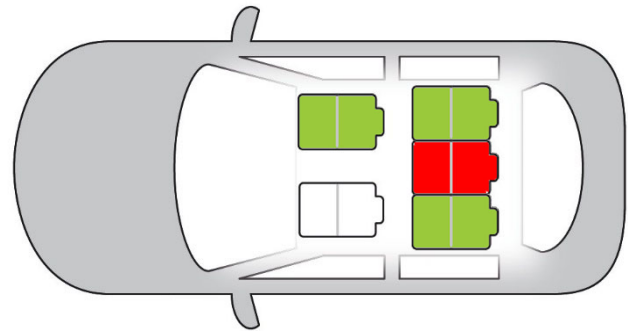
2,3 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit gab es im Euro NCAP-Crashtest 85 Prozent der möglichen Punkte. Sehr gut erreichbare Isofix-Befestigungen samt i-Size-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, wo sich geeignete Sitze gut befestigen lassen. Durch die flache Dachlinie können manche hohe Kindersitze nicht gerade eingebaut werden, eine Probemontage ist empfehlenswert. Auf den beiden 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 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 ProCeed lediglich 68 Prozent für den Fußgängerschutz erreichen. Besondere Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube sind nicht verbaut. Ein

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

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des ProCeed mit dem 1,6-l-Turbobenziner in Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liegt im Ecotest bei üppigen 7,2 Liter Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine hohe CO₂-Bilanz von 196 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das nur für 18 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich - das Ergebnis ist ernüchternd, denn manche Konkurrenten bieten in dieser Leistungsklasse deutlich sparsamere Motoren. Innerorts liegt der Verbrauch des GT bei 7,7 l, außerorts bei 6,3 l und auf der Autobahn bei 8,1 l alle 100 km. Wer nicht unbedingt das letzte Quäntchen Leistung braucht, ist mit dem ebenfalls im ProCeed angebotenen 1.5 T-GDI kaum langsamer, dafür aber sparsamer unterwegs.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,4 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 46 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der ProCeed 1.6 T-GDI auf 64 Punkte und

erzielt damit nur drei von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

2,8 AUTOKOSTEN

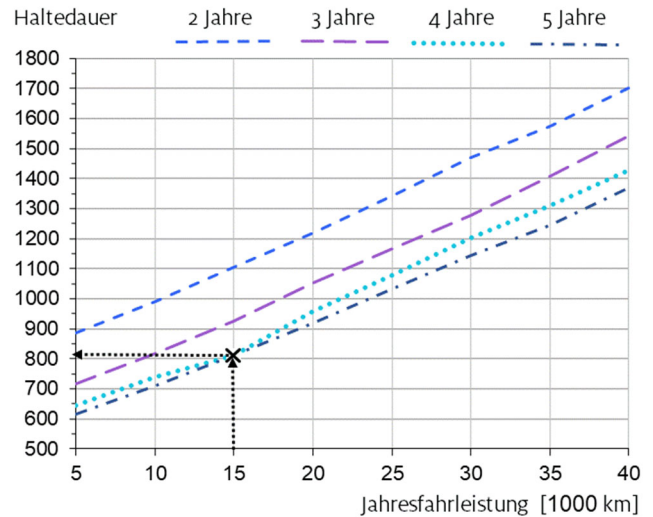
2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Preis von 37.590 Euro ist in dieser Klasse stattlich. Jedoch staffiert KIA den ProCeed in der GT-Ausstattung sehr umfassend aus. Leistungsmäßig steht der Lifestyle-Kombi ebenfalls gut im Futter. Im Komfort- wie auch im Sicherheitsbereich ist so gut wie alles verfügbare serienmäßig an Bord, komplettieren kann man die Ausstattung noch mit dem Komfort-Paket (elektrischer Fahrersitz, Sitzheizung hinten) sowie mit einem Schiebedach. Und natürlich mit dem Motorhauben-Lifter für 95 Euro.

Neben den Anschaffungskosten spielen aber auch die Unterhaltskosten eine Rolle, und hier schneidet der ProCeed aufgrund der recht hohen Betriebsaufwendungen (v.a. Kraftstoff) nicht so gut ab. Die Kfz-Steuer beträgt 163 Euro pro Jahr. Die Einstufungen bei der Versicherung sind moderat, die Haftpflicht liegt bei Klasse 14, die Vollkasko bei 20 und Teilkaskoversicherung bei Klasse 22. Ein besonderes Schmankerl greift auch beim ProCeed: 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: 810 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.591 ccm
Leistung	150 kW/204 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,8 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _v -Wert	2,2 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/40 ZR18
Länge/Breite/Höhe	4.605/1.800/1.422 mm
Leergewicht/Zuladung	1.442/458 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 (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	225/40 ZR18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	7,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,7/6,3/8,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	170 g/km (WTW* 196 g/km)
Reichweite	690 km
Innengeräusch 130 km/h	69,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.296/604 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	430/795/1.240 l

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

Betriebskosten	184 Euro	Werkstattkosten	93 Euro
Fixkosten	103 Euro	Wertverlust	430 Euro
Monatliche Gesamtkosten	810 Euro		
Steuer pro Jahr	163 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/22		
Basispreis ProCeed 1.6 T-GDI GT DCT7	37.590 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.07.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.930 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.724 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	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	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/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/690 Euro°
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	700 Euro für Vorbereitung + Kosten Kupplung
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: Dezember 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer