- Otto-Motor
- 37.950 €
- 132 kW/180 PS
- 714 km
- 7,0 l pro 100 km



Kia XCeed 1.6 T-GDI Spirit DCT7

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse

Seit seiner Markteinführung 2019 hat sich der Kia XCeed zur erfolgreichsten Variante der Ceed-Familie entwickelt. Zum Modelljahr 2027 haben die Koreaner den kompakten Crossover umfassend überarbeitet. Neben der völlig neu gestalteten Front- und Heckpartie mit markanter Lichtsignatur präsentiert sich auch der Innenraum mit dem neuen Panoramadisplay deutlich moderner. Die Bedienung gibt insgesamt wenig Rätsel auf, allerdings erweist sich die neue Multi-Mode-Bedieneinheit als wenig praktisch, da sich Klima- und Infotainmentfunktionen dieselben Bedienelemente teilen. Dies erschwert den Umgang im Alltag ebenso wie die schlechte Rundumsicht, die unter den sehr breiten C-Säulen leidet. Der 180 PS starke 1,6-Liter-Turbobenziner des Testwagens sorgt in Verbindung mit dem serienmäßigen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe für gute Fahrleistungen. Weniger erfreulich ist der erhöhte Kraftstoffverbrauch, im Test kommt der Koreaner auf 7,0 l/100 km. Fahrwerksseitig überzeugt der XCeed mit sicheren Fahreigenschaften und kräftig verzögernden Bremsen. Die recht straffe Fahrwerksabstimmung geht allerdings zu Lasten des Federungskomforts. In der gehobenen Spirit-Ausstattung punktet der mit 36.090 Euro teure Fünftürer mit einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung – da bleiben kaum Wünsche offen. Wünschen würden wir uns allerdings eine automatische Leuchtweitenregulierung für die LED-Scheinwerfer, die für eine ordentliche Fahrbahnausleuchtung sorgen. Für viele Käufer dürfte die Fahrzeuggarantie ein großes Kaufargument sein. Die Koreaner zeigen sich hier mit sieben Jahren bis 150.000 km wie gewohnt sehr großzügig.

✓ **sichere Fahreigenschaften, gute Fahrleistungen, umfangreiche Serienausstattung, siebenjährige Fahrzeuggarantie**

✗ **schlechte Rundumsicht, unpraktische Klimabedienung, keine automatische Leuchtweitenregulierung, straffe Fahrwerksabstimmung, erhöhter Verbrauch**

ADAC Urteil

2,6	Autotest
2,4	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,9	Familie
3,3	Stadtverkehr
2,7	Senioren
2,8	Langstrecke
2,9	Transport
4,3	Fahrspaß
2,5	Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Honda H-RV, Mazda CX-30, Toyota C-HR, VW T-Roc

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,7 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 04
Kofferraum-Variabilität 05

2,5 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 06
Raumangebot hinten 06
Innenraum-Variabilität 07

2,7 Komfort 07

Federung 07
Sitze 07
Innengeräusch 07
Klimatisierung 07

2,0 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 08

2,5 Fahreigenschaften 08

Fahrstabilität 08
Lenkung 08
Bremse 08

2,4 Sicherheit 09

Aktive Sicherheit 09
Passive Sicherheit 09
Kindersicherheit 09
Sicherheit ungeschützte Personen 10

3,3 Umwelt 10

Verbrauch 10
Umwelteinfluss 10

2,4 Autokosten 10

Monatliche Gesamtkosten 10

Motorvarianten 11

Fahrzeugdaten 12

Bilder 13

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

ADAC © ADAC e.V.

2,7 Karosserie

2,7 Verarbeitung

Die Karosserie überzeugt mit einer guten Verarbeitungsqualität. Sämtliche Bauteile sind sauber und weitgehend passgenau montiert, die Spaltmaße fallen gleichmäßig und schmal aus. Die Türrahmen sind aus einem Stück gefertigt und nicht, wie bei asiatischen Herstellern häufig üblich, aus mehreren Einzelteilen zusammengeschweißt. Eine Türrahmenverkleidung gibt es hingegen nicht. Der Unterboden ist ordentlich verkleidet. Insbesondere der Motorraum und die seitlichen Bereiche sind nach unten großflächig abgedeckt. Lediglich der mittlere Bereich rund um die Abgasanlage sowie das Heck weisen eine etwas zerklüftete Struktur auf.

Im Innenraum legt Kia Wert auf eine ansprechende Materialauswahl und einen wertigen Gesamteindruck. Die oberen Bereiche der vorderen Türverkleidungen und des Armaturenbretts sind weich ausgeführt. Die Sonnenblenden sowie die Dachsäulen müssen ohne Stoffbezug auskommen – zumindest an den A-Säulen kann mancher Konkurrent damit aufwarten. Applikationen in Metalloptik am Armaturenbrett werten das Interieur optisch auf, die optionale Lederausstattung des Testwagens steigert die Anmutung zusätzlich. Auch die Verarbeitungsqualität überzeugt: Selbst auf schlechten Straßen sind keine Klapper- oder Scheppergeräusche zu vernehmen.

✕ Die Motorhaube wird lediglich von einem einfachen Haltestab offengehalten, was die Handhabung erschwert. Kurios: Für einen Aufpreis von 95 Euro gibt es für den XCeed einen Teleskopdämpfer, der beim Öffnen der Haube hilft und diese offenhält.

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 l fassenden Benzintank ergibt sich auf Basis des Testverbrauchs von 7,0 l/100 km eine theoretische Reichweite von rund 715 km. Die maximale Zuladung des Testwagens beträgt 446 kg, was für vier Erwachsene samt Gepäck ausreicht. Dank der serienmäßigen Dachreling lassen sich mit einem geeigneten Trägersystem bis zu 80 kg auf dem Dach transportieren. Die Stützlast der Anhängerkupplung beträgt 75 kg und reicht damit in der Regel auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes aus. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 1.410 kg wiegen, ungebremste bis zu 600 kg. Die Anhängelast fällt damit nur durchschnittlich aus. Für höhere Anhängelasten ist der XCeed aufgrund des "trockenen" Doppelkupplungsgetriebes allerdings ohnehin nur bedingt geeignet, da die Kupplungen ohne das kühlende Öl bei hoher Belastung stark erhitzen und verschleißen können.

Im Stadtverkehr erweist sich der Kompaktwagen als ausreichend handlich. Mit 4,38 m Länge und 2,04 m Breite einschließlich der Außenspiegel ufern die Karosserieabmessungen nicht aus. Der Wendekreis von 11,2 m erleichtert zudem das Rangieren.

✕ Im Falle einer Reifenpanne steht serienmäßig lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung.

2,9 Licht und Sicht

Die Fahrzeugecken lassen sich gut abschätzen, am Heck sogar etwas besser als an der Front, da der vordere Abschluss vom Fahrerplatz aus nicht sichtbar ist. Bodennahe Hindernisse sind vor dem Fahrzeug gut zu erkennen, hinter dem XCeed wird die Sicht dagegen durch die hoch angesetzte Heckscheibenunterkante deutlich eingeschränkt. Umso hilfreicher ist die serienmäßige Rückfahrkamera. Parksensoren vorn und hinten gehören ebenfalls zur Serienausstattung, der Parkassistent ist im Zuge der Modellüberarbeitung hingegen entfallen. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist weiterhin nicht erhältlich.

Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen ist insgesamt ordentlich. Während die Sicht nach vorn und zu den Seiten kaum Anlass zur Kritik bietet, fällt der Blick schräg nach hinten deutlich eingeschränkt aus. Das bestätigt auch die ADAC Rundumsichtmessung, bei der der XCeed lediglich ein ausreichendes Ergebnis erzielt. Besonders die extrem breiten C-Säulen behindern die Sicht nach schräg hinten erheblich. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht verfügbar. Immerhin verfügt der Fahrerspiegel über einen asphärischen Bereich, der den seitlichen Sichtbereich erweitert.

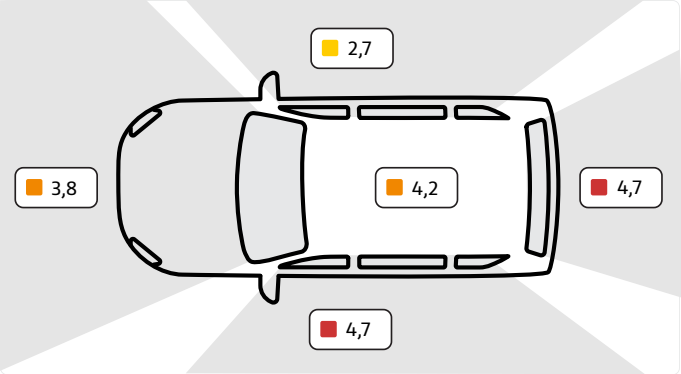
Die bei allen XCeed-Varianten serienmäßigen LED-Scheinwerfer bieten eine ordentliche Fahrbahnausleuchtung, allerdings dürfte der Lichtkegel etwas homogener, breiter und weiter ausfallen. Auf Kurven- und Abbiegelicht muss man verzichten, LED-Nebelscheinwerfer gehören dagegen zur Serienausstattung. Der Fernlichtassistent übernimmt auf Wunsch das automatische Auf- und Abblenden, kann andere Verkehrsteilnehmer allerdings nicht ausblenden. Insgesamt lässt sich mit dem Lichtsystem leben, an die Qualität und Funktionalität gerade der deutschen Konkurrenten reicht es jedoch nicht heran.



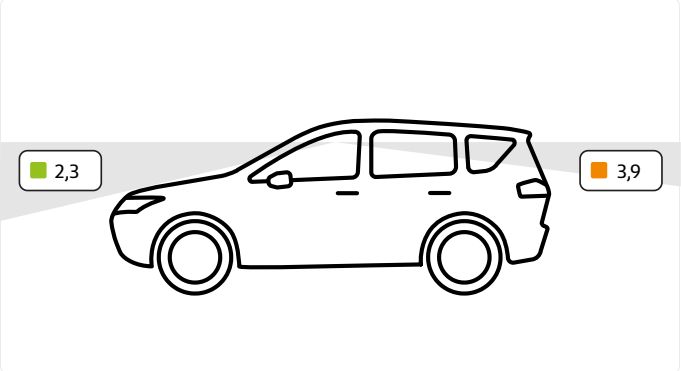
Die Sicht nach hinten wird durch die sehr breiten Dachsäulen eingeschränkt.

© ADAC e.V.

✕ Für den Kia XCeed sind weder eine automatische Leuchtweitenregulierung noch eine Scheinwerferreinigungsanlage erhältlich. Ein weiterer Kritikpunkt: Bei eingeschalteter Warnblinkanlage lässt sich über den Blinkerhebel kein Fahrtrichtungswechsel mehr signalisieren.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,4 Ein-/Ausstieg

✓ Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn insgesamt ordentlich. Die Türausschnitte sind ausreichend groß, allerdings erschweren die stark geneigten A-Säulen und die recht breiten Schweller den Zustieg. Vor allem Großgewachsene müssen beim Einsteigen aufpassen, sich nicht den Kopf an der A-Säule zu stoßen. Für ein sogenanntes Crossover fällt die Sitzposition zudem nicht besonders hoch aus: Die vorderen Sitzflächen befinden sich rund 46 cm über der Fahrbahn und damit kaum höher als beim konventionellen Kia Ceed.

Im Fond gestaltet sich der Zustieg etwas mühsamer, geht aber insgesamt in Ordnung. Der Türausschnitt ist insbesondere im unteren Bereich recht schmal, zudem ragt das hintere Radhaus in den Einstiegsbereich hinein und der Schweller fällt auch hinten recht breit aus.

Die Türen werden vorn wie hinten in jeweils drei Rastungen zuverlässig offengehalten. Haltegriffe sind für den Beifahrer sowie die beiden außen Sitzenden im Fond vorhanden, der Fahrer muss darauf verzichten.

Bei Dunkelheit erhellen die beim Entriegeln aktivierten Front- und Heckleuchten die Bereiche vor und hinter dem Fahrzeug, die Seiten bleiben aufgrund der fehlenden Spiegelleuchten allerdings im Dunkeln.

Erstmals ist für den XCeed ein digitaler Fahrzeugschlüssel erhältlich, der allerdings ausschließlich für die Topausstattung Spirit optional angeboten wird. Damit lässt sich das Fahrzeug per Smartphone entriegeln und starten. Zudem kann die Zugangsberechtigung bequem mit anderen Personen geteilt werden.

✕ Der XCeed ist als Spirit serienmäßig mit einem Komfortzugang ausgestattet. Das schlüssellose Zugangssystem ist allerdings nicht ausreichend abgesichert, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,6 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Gepäckabteil 365 l. Entfernt man die Abdeckung und belädt den Kofferraum bis unter das Dach, stehen 475 l zur Verfügung. Alternativ lassen sich bis zu acht Getränkekisten verstauen. Bei umgeklappter Rücksitzlehne wächst das Ladevolumen bis zur Fensterunterkante auf 760 l. Nutzt man den gesamten Stauraum hinter den Vordersitzen bis unters Dach, sind maximal 1.215 l verfügbar. Unter dem Kofferraumboden stehen weitere rund 40 l Stauraum zur Verfügung. Bringt man den variablen Ladeboden in die obere Position, entsteht darunter ein separates Staufach mit einem Volumen von 60 l.



Mit 365 bis 1.215 l Volumen bietet der Kofferraum des XCeed ausreichend Platz für das Gepäck.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe des Kia XCeed lässt sich leicht öffnen und schließen. Ein praktischer Griff in der Innenverkleidung erleichtert das Zuziehen. Eine elektrische Heckklappenbetätigung samt Annäherungsfunktion ist wie im Falle des Testwagens gegen Aufpreis erhältlich. Dabei öffnet sich die Klappe automatisch, wenn man mit dem Fahrzeugschlüssel einige Sekunden hinter dem Auto steht. Die Heckklappe schwingt bis auf eine Höhe von rund 1,96 m auf, sodass sich auch größere Personen kaum den Kopf stoßen dürften. Zudem ist das

© ADAC e.V.

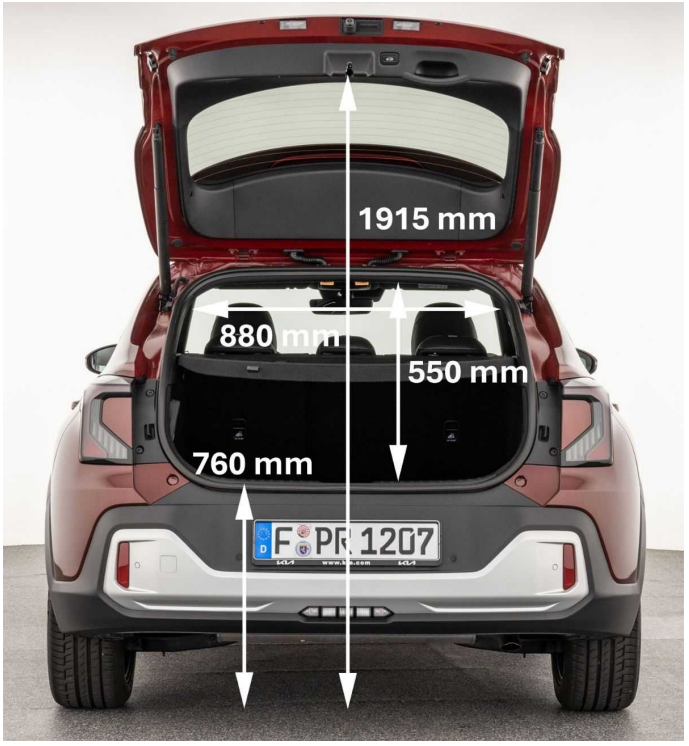
Heckklappenschloss zum Schutz vor Verletzungen mit Kunststoff verkleidet.

Die Ladekante liegt mit 76 cm über der Fahrbahn recht hoch, was das Einladen schwerer Gegenstände erschwert. Zwischen Ladekante und Kofferraumboden muss zudem eine Stufe von 18 cm überwunden werden. Bringt man den variablen Ladeboden in die obere Position, reduziert sich diese auf 9 cm. Die Ladeöffnung fällt ausreichend hoch aus, allerdings schränken die stark abgerundeten unteren Ecken die Nutzbarkeit etwas ein. Der Kofferraumboden ist eben, eine 12-V-Steckdose ist serienmäßig vorhanden. Weniger überzeugend fällt die Kofferraumbeleuchtung aus: Eine einzelne, nicht sonderlich helle Halogenleuchte sorgt nur für eine mäßige Ausleuchtung des Gepäckabteils.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig asymmetrisch geteilt umklappen. 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. Eine Durchlademöglichkeit, etwa für Skier, hat der Kia nicht zu bieten.

Im Kofferraum findet sich ein gut rund 40 l fassender Stauraum unter dem Ladeboden, eine kleine Ablage in der linken Seitenwand und praktische Taschenhaken.



Die Heckklappe gibt eine große Öffnung frei, die Ladekante liegt mit 76 cm allerdings recht hoch.

2,5 Innenraum

2,5 Bedienung

Der XCeed bekam im Zuge der Modellüberarbeitung ein grundlegend neues Cockpit spendiert, das dem des Elektro-Crossovers EV6 recht ähnlich ist. Trotz der reduzierten Optik gestaltet sich die Bedienung recht einfach. Nach einer kurzen Phase der Gewöhnung kommt man gut damit klar. Die meisten Schalter sind von ausreichender Größe, deutlich mit Symbolen oder in englischer Sprache beschriftet und befinden sich im Sichtfeld des Fahrers. Lediglich die Tasten links vom Lenkrad werden von dessen Kranz teilweise verdeckt. Etwas ungewohnt ist zudem die Platzierung der Tasten für die Klimatisierung der Sitze und des Lenkrads rund um den sehr gut bedienbaren Wählhebel. Die tiefe Positionierung sorgt für eine starke Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen.

Die meisten Fahrzeugeinstellungen werden über das große Zentraldisplay vorgenommen. Die Menüs sind aufgrund des zahlreichen großen Funktionsumfangs recht umfangreich, aber nach einer kurzen Eingewöhnungsphase gut handzuhaben. Der hoch montierte Touchscreen (12,3 Zoll) überzeugt mit zuverlässigen Reaktionen und ausreichend großen Touchflächen. Beim Fahrzeugstart fährt das System allerdings auffallend langsam hoch. Das digitale Kombiinstrument mit schön gestalteten, animierten Rundinstrumenten lässt sich einwandfrei ablesen, allerdings vermissen wir die Möglichkeit, dort auch die Navigationskarte anzeigen zu können. Ein Head-up-Display ist für den XCeed nicht zu haben. Das Multifunktionslenkrad lässt sich dank der physischen Tasten und der praktischen Drehwalzen und Kipphebel bestens bedienen – schön, dass Kia auch hier auf konventionelle Bedienelemente setzt,

Die grundlegenden Einstellungen für Lenkrad, Sitze und Außenspiegel lassen sich dank der separaten Bedienelemente intuitiv und mühelos vornehmen.

✕ Es gibt kein separates Bedienfeld für die Klimatisierung, weshalb ihre Handhabung recht kompliziert ist. Es muss stattdessen auf der berührungsempfindlichen Bedienleiste unterhalb der mittleren Lüftungsdüsen zunächst das Lüftungssymbol ausgewählt werden. Erst dann werden die zuvor sichtbaren Beschriftungen der Schnellwahltasten ausgeblendet und die Symbole und Beschriftungen der Klimatisierung erscheinen. Die beiden Drehregler, die vorher für die Lautstärke und das Scrollen bzw. die Senderwahl zuständig waren, werden nun zur Temperaturregelung verwendet. Ein weiterer Nachteil: Wenn die Klimafunktion nicht ausgewählt ist, wird der Fahrer nicht über die aktuell eingestellte Temperatur informiert, obwohl sich dies etwa auch auf dem Touchscreen anzeigen ließe.

© ADAC e.V.



Leider gibt es kein separates Bedienfeld für die Klimatisierung. Das Umschalten zwischen Klima- und Infotainmentfunktionen gestaltet sich unnötig umständlich. Abgesehen davon ist die Bedienung weitgehend selbsterklärend und erfordert nur wenig Gewöhnung.

2,2 Multimedia

✓ Die Multimedia-Ausstattung im XCeed Spirit ist umfangreich. Das Infotainment-System umfasst ein Radio samt digitalem Empfang (DAB+) sowie Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming. Ein Audiosystem mit sechs Lautsprechern ist Serie, der Testwagen ist mit dem optionalen JBL-Soundsystem samt Subwoffer und Zentrallautsprecher im Armaturenträger ausgestattet. Das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsmeldungen ist ebenfalls dabei wie auch die Konnektivitätsdienste samt der Remote-Funktionen via Smartphone-App. Die Handyanbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist ebenfalls Serie, allerdings ist hierfür ein USB-Kabel vonnöten. Das ist im Alltag umständlich. Eine kabellose Anbindung – wie sie die meisten Konkurrenten zu bieten haben – ist im Alltag deutlich komfortabler. Es gibt zwei USB-Anschlüsse vorn (je einmal USB-C und -A) und einen USB-C-Anschluss hinten.

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 2,05 m Körpergröße reichen. Ausreichend breit ist der Innenraum vorn ebenfalls, sodass man das Raumangebot als großzügig empfindet. Optional ist ein Glas-Schiebedach zu haben, das den dunklen Innenraum samt schwarzem Dachhimmel etwas aufhellt. Ungewöhnlich für ein aktuelles Kompaktmodell: Eine Ambientebeleuchtung ist für den Koreaner nicht erhältlich.

2,8 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen finden 1,90 m große Mitfahrer Platz, sofern die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind; begrenzend wirkt hier die Kopffreiheit, die Beinfreiheit reicht für eine Körpergröße von 1,95 m aus. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es hingegen eng. Das Raumgefühl ist gut, auch wenn die hohe Seitenlinie und der schwarze Dachhimmel für einen höhlenartigen Charakter sorgen.

© ADAC e.V.



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

3,4 Innenraum-Variabilität

In puncto Variabilität bietet der XCeed asymmetrisch geteilte, umklappbare Rücksitzlehnen. Vor der Modellüberarbeitung waren zudem dreigeteilte Rücksitzlehnen erhältlich. Diese Option haben die Koreaner gestrichen. 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 Lehnennetze an den Rückseiten der Vordersitze, zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne sowie praktische Jackenhalter. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt. Es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,7 Komfort

3,1 Federung

Der Kia XCeed verfügt über eine aufwendig konstruierte Mehrlenkerhinterachse, während zahlreiche Konkurrenten in der Kompaktklasse auf einfachere und kostengünstigere Verbundlenkerachsen setzen. Die aufwendigere Konstruktion ist allerdings kein Garant für eine geschmeidige Federung, wie der XCeed zeigt. Das Fahrwerk ist insgesamt recht straff abgestimmt, insbesondere die Hinterachse spricht auf Unebenheiten wenig sensibel an. Eine adaptive Dämpferregelung ist für den Kia nicht erhältlich.

Der XCeed 1.6 T-GDI Spirit DCT7 rollt serienmäßig auf 18 Zoll großen Rädern mit vergleichsweise niedrigen Reifenflanken. Besonders innerorts macht sich die straffe Fahrwerksabstimmung bemerkbar. Kleinere Fahrbahnunebenheiten und kurze Anregungen dringen etwas zu deutlich zu den Insassen durch. Vor allem die Hinterachse spricht auf schlechtem Straßenbelag recht bockig an. Auch Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden deutlich wahrnehmbar an die Insassen weitergegeben. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel verarbeitet das Fahrwerk hingegen bemerkenswert gut. Auf Landstraßen und auf der Autobahn bietet der XCeed einen ordentlichen Federungskomfort, auch wenn tiefere Bodenwellen zu recht starken Vertikalbeschleunigungen führen und der Aufbau auf welligem Untergrund unruhig wirkt.

2,6 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz sind beim XCeed Spirit sechsfach manuell verstellbar und bieten eine in der Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstütze. Nur für die getestete Top-Ausführung ist das Sitz-Paket erhältlich, das neben Polstern in Lederoptik auch eine elektrische Verstellmöglichkeit samt Memory-Funktion für den Fahrersitz bietet. Dann lässt sich auch die Neigung der Sitzfläche anpassen. Die angenehm gepolsterten Sitze sind gut konturiert und bieten einen ordentlichen Seitenhalt. Die Sitzposition vorn ist bequem: Die Gurte sind höhenverstellbar, die Mittelarmlehne lässt sich in Längsrichtung verstellen und die Armauflagen in den Türen sind gut gepolstert.

Auf der nur mäßig konturierten Rückbank sitzt man dank der hohen Lehnen akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas größer sein. Der Fondmittelsitz ist zwar weich gepolstert, hat aber eine höckerartige Form und ist dadurch nicht sonderlich bequem.

2,9 Innengeräusch

Bei niedrigen Drehzahlen und moderaten Geschwindigkeiten ist man im XCeed angenehm ruhig unterwegs. Der Vierzylinder-Benziner hält sich akustisch weitgehend zurück, lediglich ein dezentes sonores Grummeln ist stets wahrnehmbar. Bis etwa Landstraßentempo lässt es sich daher angenehm dahinrollen. Bei höheren Geschwindigkeiten treten Fahr- und Windgeräusche zunehmend in den Vordergrund. Mit 67,6 dB(A) bei 130 km/h befindet sich der Innengeräuschpegel auf einem durchschnittlichen Niveau.

2,2 Klimatisierung

✓ In der getesteten Spirit-Ausstattung besitzt der XCeed serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik. Einen Luftgütesensor gibt es allerdings nicht und damit auch keine Umluftautomatik. Die vorderen Sitze sowie das Lenkrad lassen sich ab Werk beheizen, die äußeren Fondsitze gegen Aufpreis. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze ist nur für den Spirit optional zu haben. Standheizung oder eine beheizbare Frontscheibe sind nicht lieferbar. Für die Fondinsassen gibt es separate Luftausströmer zwischen den Vordersitzen. Die hinteren Mitfahrer sind dank der getönten Scheiben vor zu starker Sonneneinstrahlung geschützt, Jalousien gibt es jedoch nicht.

✗ Beim Vorfacelift-Modell konnte man zumindest noch für die äußeren Lüftungsdüsen den Luftstrom unabhängig von der Intensität anpassen. Dies ist nun nicht mehr möglich.

ADAC © ADAC e.V.

2,0 Antrieb

1,5 Fahrleistungen

✓ Der 1,6-l-Turbobenziner entwickelt 180 PS/132 kW und ein maximales Drehmoment von 265 Nm schon bei 1.500 1/min. Damit ist das Crossover gut motorisiert und bietet durchaus flotte Fahrleistungen. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der XCeed in 4,2 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,3 s. KIA verspricht von 0 auf 100 km/h 7,9 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h.

2,5 Laufkultur

✓ Der Vierzylinder arbeitet insgesamt recht kultiviert, 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. Bei hohen Drehzahlen klingt der Vierzylinder dann aber kernig und ist im Innenraum deutlich zu vernehmen.

Die Leistungsentfaltung des Turbobenziners kann 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, zu den drehfreudigsten Triebwerken zählt der Kia-Motor nicht.

2,3 Getriebe

✓ Die Koreaner verbauen ein trockenes Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen. Das Anfahren lässt sich nur durchschnittlich dosieren und ist merklich unharmonischer als bei einem nasslaufenden Doppelkuppler oder gar einer Wandlerautomatik. Ist der Kia erst einmal in Fahrt, schaltet das Getriebe geschmeidig und ausreichend spontan. 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 2.600 1/min – dank seiner Leistung könnte der 7. Gang sogar noch etwas länger übersetzt sein, das würde beim Spritsparen helfen.

Der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsgang sowie zurück erfolgt ausreichend schnell. Die Gänge können auf Wunsch auch manuell mithilfe des Wählhebels (zusätzliche manuelle Gasse) oder der Schaltwippen am Lenkrad gewechselt werden. Eine Autoholdfunktion samt separater Taste auf dem Mitteltunnel ist Serie.

2,5 Fahreigenschaften

2,6 Fahrstabilität

✓ Der Kia XCeed bietet eine insgesamt gute Fahrstabilität. Nach plötzlichen Lenkimpulsen beruhigt sich das Crossover schnell wieder, das elektronische Stabilitätsprogramm greift hier helfend ein. Der Geradeauslauf ist grundsätzlich gut, allerdings lässt sich der XCeed durch Spurrinnen merklich beeinflussen. Die Karosseriebewegungen bleiben moderat, auch das Nachschwingen nach Bodenwellen hält sich in Grenzen. Bei abruptem Gaswegnehmen in Kurven zeigt der Koreaner leichte Lastwechselreaktionen, die vom ESP bei Bedarf zuverlässig abgefangen werden. Im Grenzbereich neigt der Koreaner zum Untersteuern und baut durch Schieben über die Vorderräder Geschwindigkeit ab. Insgesamt vermittelt der XCeed ein sicheres Fahrgefühl, auch bei dynamischer Fahrweise. Hiermit wären wir beim ADAC Ausweichtest: Der XCeed spricht spontan auf den ersten Lenkbefehl an und folgt präzise der vorgegebenen Richtung. Beim anschließenden Gegenlenken zeigt sich eine leichte Lastwechselreaktion, bei der das Heck etwas nach außen drängt. Das ESP greift stabilisierend ein und verhindert ein stärkeres Ausbrechen. Im weiteren Verlauf geht der Crossover in ein kontrolliertes Untersteuern über. Die Regeleingriffe erfolgen dabei gezielt und unterstützen den Fahrer, ohne die Fahrdynamik unnötig einzuschränken. Auch im Grenzbereich bleibt der XCeed gut kontrollierbar und setzt Lenkkorrekturen zuverlässig um.

Auch wenn die Optik etwas anderes vermuten lässt, werden beim XCeed ausschließlich die Vorderräder angetrieben. Ein Allradsystem ist für das Crossover nicht zu haben. Allerdings stellt dies im Alltag kaum ein Problem dar, der Kia bringt die Kraft des Turbobenziners meist zuverlässig auf die Straße. Erst bei sehr niedrigen Reibwerten kommen die Antriebsräder an ihre (Traktions-)Grenzen.

2,3 Lenkung

Die Lenkungsabstimmung ist den Kia-Entwicklern ordentlich gelungen. Rückmeldung und Lenkgefühl gehen in Ordnung, auch wenn sich das Steuer etwas teigig anfühlt. Die Zielgenauigkeit ist gut und profitiert von den serienmäßigen 18-Zöllern mit einer vergleichsweise steifen Reifenflanke. Mit 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag hält sich der Lenkwinkelbedarf trotz der linearen Übersetzung auch innerorts in Grenzen.

2,5 Bremse

✓ Die Bremsanlage des Kia XCeed 1.6 T-GDI kann im Test überzeugen. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Koreaner nach 36,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

© ADAC e.V.

2,4 Sicherheit

2,0 Aktive Sicherheit

✓ Der Kia XCeed 1.6 T-GDI Spirit DCT7 bietet eine umfangreiche Sicherheitsausstattung und verfügt serienmäßig über alle für das Modell erhältlichen Fahrerassistenzsysteme. Dazu zählen ein Notbremsassistent samt Frontkollisionswarner und Abbiegeassistenten, der beim Linksabbiegen Zusammenstöße mit entgegenkommenden Fahrzeugen verhindern soll. Der aktive Spurhalteassistent warnt vor dem unbeabsichtigten Verlassen der Fahrspur und greift bei Bedarf korrigierend in die Lenkung ein. Der aktive Totwinkelassistent überwacht den seitlichen Heckbereich, während der Querverkehrsassistent beim Rückwärtsausparken herannahende Fahrzeuge erkennt, den Fahrer warnt und bei Bedarf selbstständig bremst. Auch ein Ausstiegswarner gehört zur Serienausstattung. Die adaptive Geschwindigkeitsregelung hält den eingestellten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und kann Tempolimits – ebenso wie der Limiter – automatisch in die Geschwindigkeitsregelung übernehmen. Den Straßenverlauf wird jedoch nicht berücksichtigt. Der Autobahnassistent unterstützt zusätzlich beim Lenken und hält den XCeed mittig in der Fahrspur. Die Reifendrücke werden direkt über Sensoren an den Rädern überwacht und einzeln im Kombiinstrument angezeigt.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Abstandswarnung
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat
- Autobahnassistent
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Ausstiegswarnung
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend
- Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Tempomat
- Spurwechselautomatik
- Ausweichassistent
- Notfallassistent
- Insassenschutzsystem proaktiv

2,7 Passive Sicherheit

✓ Der Kia XCeed erzielte 2019 beim Euro NCAP-Crashtest ein gutes Ergebnis beim Insassenschutz. Die Gültigkeit der Bewertung ist inzwischen zwar abgelaufen, das gute Crashverhalten hat jedoch natürlich weiter Bestand. Zur serienmäßigen Sicherheitsausstattung gehören Front- und Seitenairbags für die vorderen Insassen sowie durchgehende Kopfairbags für beide Sitzreihen. Einen Zentralairbag oder hintere Seitenairbags sind für das Crossover allerdings auch nach der Überarbeitung nicht zu haben.

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Körpergröße von etwa 1,95 m eine ausreichende Schutzfunktion. Im Fond lassen sich die Kopfstützen zwar nur für Personen bis etwa 1,70 m weit genug herausziehen, aufgrund des geringen Abstands zum Dachhimmel ist der Schutz insgesamt dennoch zufriedenstellend. Vorn erinnert ein optisches und akustisches Warnsignal die Insassen daran, sich anzuschnallen. Für die Rücksitze zeigt eine Anzeige im Kombiinstrument den jeweiligen Gurtstatus an. Wird während der Fahrt ein Sicherheitsgurt gelöst, ertönt zusätzlich ein Warnsignal. Warndreieck und Verbandkasten sind in einer Tasche untergebracht, die links im Kofferraum mit einem Halteband gesichert ist.

✗ Ein Kofferraumtrennnetz ist für den XCeed nicht erhältlich. Die Zurrösen sind am herausnehmbaren Kofferraumboden befestigt und eignen sich daher nicht zur sicheren Fixierung schwerer Gegenstände.

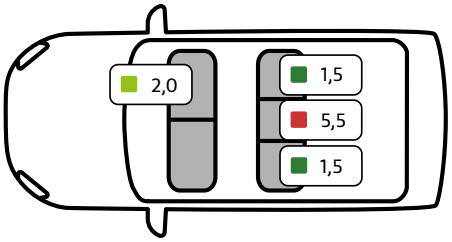
2,2 Kindersicherheit

✓ An der guten Kindersicherheit hat sich durch das Ablaufen des Euro NCAP-Tests ebenfalls nichts geändert. Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen stehen gut zugängliche Isofix-Befestigungen mit i-Size-Freigabe sowie Top-Tether-Verankerungen zur Verfügung, sodass sich geeignete

© ADAC e.V.

Kindersitze problemlos und sicher montieren lassen. Alternativ können Kindersitze auf diesen Plätzen ebenso wie auf dem Beifahrersitz mit dem Fahrzeuggurt befestigt werden. Die festen Gurtschlösser erleichtern dabei die Handhabung. Der Beifahrerairbag lässt sich über einen Schlüsselschalter seitlich am Armaturenbrett deaktivieren, sodass auf dem Beifahrersitz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze verwendet werden dürfen. Vorbildlich: Alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über einen zuverlässig einsetzenden Einklemmschutz.

✕ Der Mittelsitz auf der Rückbank ist für Kindersitze nicht geeignet. Hier gibt es keine Isofix-Halterungen, die Gurtlänge ist eingeschränkt und die Gurtanlenkpunkte sind ungünstig positioniert.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

3,5 Sicherheit ungeschützte Personen

Beim Fußgängerschutz schnitt der XCeed 2019 nur mäßig ab. Der XCeed ist mit einem Notbremsassistenten samt Personen- und Radfahrererkennung ausgestattet. So können Kollisionen vermieden oder zumindest die Aufprallschwere reduziert werden.

3,3 Umwelt

3,6 Verbrauch

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 180 PS starken XCeed 1.6 T-GDI mit Doppelkupplungsgetriebe liegt bei der ADAC Verbrauchsmessung bei 7,0 l Super pro 100 km – das ist ein allenfalls durchschnittlicher Wert. Kia verzichtet beim 1,6-l-Turbobenziner auf ein 48-V-Mildhybridsystem, während es im XCeed 1.0 T-GDI 48 V verbaut wird.

1,7 Umwelteinfluss

✓ Als kompaktes Crossover beansprucht der Kia XCeed mit einer Verkehrsfläche von rund 8,0 m² nicht allzu viel Platz. Das Leergewicht des Testwagens beträgt 1.444 kg und fällt damit vergleichsweise moderat aus. Ein geringes Fahrzeuggewicht wirkt sich nicht nur positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus, sondern schont auch Reifen und Straßeninfrastruktur. Mit einem homologierten Vorbeifahrgeräusch von 65 dB(A) zeigt sich der Koreaner erfreulich leise. Da der XCeed im slowakischen Žilina produziert wird, fallen die Transportwege zum deutschen Markt vergleichsweise kurz aus. Der 1,6-Liter-Turbobenziner erfüllt die Abgasnorm Euro 6e-bis und ist mit einem Ottopartikelfilter ausgestattet, der den Partikelausstoß reduziert.

2,4 Autokosten

2,4 Monatliche Gesamtkosten

✓ Mit einem Grundpreis von 36.090 Euro ist der Kia XCeed 1.6 T-GDI Spirit DCT7 kein Schnäppchen. Dafür bietet die Topausstattung Spirit bereits ab Werk einen ausgesprochen umfangreichen Komfort- und Sicherheitsumfang. Auch mit seinen 180 PS ist der kompakte Crossover gut motorisiert. Die Liste der Sonderausstattungen fällt entsprechend überschaubar aus.

Neben dem Anschaffungspreis fallen allerdings auch die Unterhaltskosten ins Gewicht. Den größten Anteil macht dabei der Wertverlust aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 166 Euro. Die Versicherungseinstufungen fallen mit Typklasse 13 in der Haftpflicht, 20 in der Vollkasko und 24 in der Teilkasko insgesamt moderat aus. Ein Pluspunkt ist die großzügige Herstellergarantie: Kia gewährt sieben Jahre beziehungsweise bis zu 150.000 km Laufleistung – das schafft Planungssicherheit und kann im Schadensfall bares Geld sparen.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	XCeed 1.0 T-GDI Core	XCeed 1.0 T-GDI 48V Core DCT7	XCeed 1.6 T-GDI Vision DCT7
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/998	4/1598
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	200/2000	250/1500
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	182	203
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,4 l S	6,3 l S	6,9 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	144	143	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/19	15/18/19	15/18/23
Steuer pro Jahr [Euro]	126	124	166
Preis [Euro]	28.390	30.390	32.890

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
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

© ADAC e.V.

Herstellerangaben

Hubraum	1.598 ccm
Leistung	132 kW/180 PS
Maximales Drehmoment	265 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	7-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,9 l
CO_2-Ausstoß	155 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/45 R18V
Länge/Breite/Höhe	4.380/1.826/1.495 mm
Leergewicht/Zuladung	1.423/467 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
Produktionsort	Slowakei, Zilina

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,2 s
Überholvorgang 80-120 km/h	5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße	235/45 R18 94V
Reifen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis (li./re.)	11,0 / 11,2 m
Autotest-Verbrauch	7,0 l/100 km
Reichweite	714 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.444/446 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	365 l 760/1.215 l

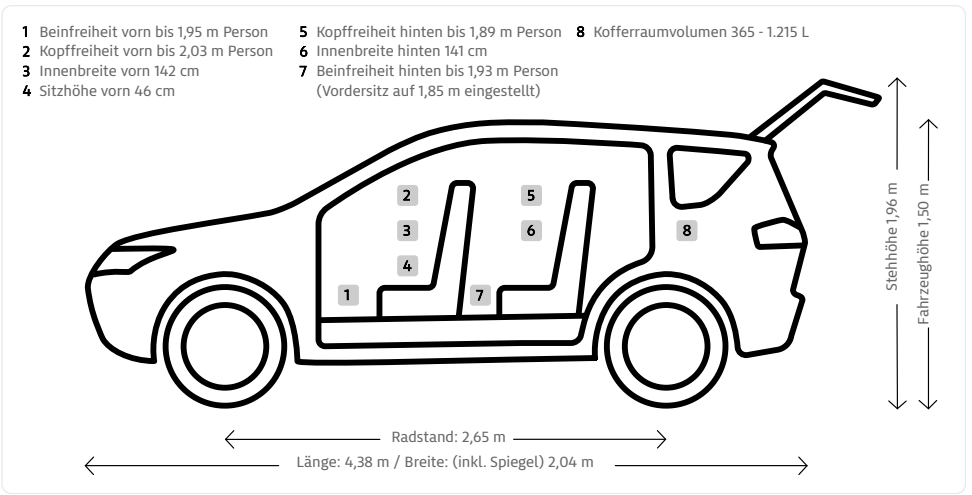
Kosten

(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	181 Euro
Fixkosten	142 Euro
Werkstattkosten	85 Euro
Wertverlust	370 Euro
Monatliche Gesamtkosten	778 Euro
Steuer pro Jahr	166 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/20/24
Basispreis getestete Variante	36.090 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 06.07.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.950 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	1.670 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	CD_PE2.EUR.S5WL.001.001.260429



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	590 Euro° (Paket)

Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	-
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrwarnung hinten	

Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	1.190 Euro° (Paket)/-
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.190 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	-

Außen	
Anhängerkupplung	790 Euro
Metalliclackierung	790 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro/-

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,6**
Autokosten	**2,4**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,7**
Verarbeitung	2,7
Alltagstauglichkeit	3,0
Licht und Sicht	2,9
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,8
Innenraum	**2,5**
Bedienung	2,5
Multimedia	2,2
Raumangebot vorn	2,1
Raumangebot hinten	2,8
Innenraum-Variabilität	3,4
Komfort	**2,7**
Federung	3,1
Sitze	2,6
Innengeräusch	2,9
Klimatisierung	2,2
Antrieb	**2,0**
Fahrleistungen	1,5
Laufkultur	2,5
Getriebe	2,3
Fahreigenschaften	**2,5**
Fahrstabilität	2,6
Lenkung	2,3
Bremse	2,5
Sicherheit	**2,4**
Aktive Sicherheit	2,0
Passive Sicherheit	2,7
Kindersicherheit	2,2
Sicherheit ungeschützte Personen	3,5
Umwelt	**3,3**
Verbrauch	3,6
Umwelteinfluss	1,7

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

Stand: 03.11.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Alexander Werner

© ADAC e.V.

Bildergalerie













© ADAC e.V.