



KIA XCeed 1.5 T-GDI 48V Xdition DCT7

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

An die Zeit, als KIA von anderen Herstellern ausgemusterte Modelle oder die ersten eigenen besonders günstigen Modelle in Deutschland verkauft hat, kann sich kaum noch jemand erinnern. Blickt man heute auf den aktuellen XCeed, ist unübersehbar, wie enorm sich KIA und dessen Fahrzeugangebot in den letzten 15 Jahren entwickelt hat. Das Crossover ist schnittig und modern, technisch ist der Kompakte auf dem aktuellen Stand und der aufgerufene Preis liegt in Euro sogar oberhalb der DM-Preise früher KIA-Fahrzeuge. Über 32.000 Euro für einen Golf-Konkurrenten zu verlangen, zeugt vom neuen Selbstbewusstsein der Koreaner. Selbstbewusst dürfen sie auch sein, denn der XCeed ist ein gutes Auto. Dank aufwendiger Fahrwerkskonstruktion verbindet er guten Komfort mit sicheren Fahreigenschaften. Die Karosserie hat genau die richtige Größe, um in der Stadt wendig genug zu sein, gleichzeitig aber selbst vier Erwachsenen und ihrem Gepäck angemessen Platz zu bieten. Die Verarbeitung ist gut, die verwendeten Materialien in Ordnung. Der KIA bringt viele Komfort-Ausstattungen mit und weiß auch bei der aktiven Sicherheit mit aktuellen Systemen zu überzeugen. Und weil die Koreaner ganz offensichtlich genug Vertrauen in ihr Produkt haben, geben sie sieben Jahre Garantie (bis 150.000 km) - das traut sich sonst kein anderer Hersteller. Bei all dem Lob war der Motor bis jetzt ausgespart - nicht ohne Grund. Der Vierzylinder-Turbobenziner hat 160 PS und wird von einem Mildhybrid-System unterstützt. Dessen Lithium-Ionen-Batterie ist leider ziemlich unmotiviert unter dem Kofferraumboden untergebracht, was unnötig Platz und Variabilität kostet. Das Hybridsystem wirft den Verbrenner grundsätzlich geschmeidig an und kann ihn unterwegs in Schubphasen sogar abstellen. Beim Antrieb funktioniert alles gut, auch das Zusammenspiel mit dem Doppelkupplungsgetriebe. Nur das Spritsparen mag nicht recht klappen, im Ecotest gönnt sich der Benziner üppige 7,3 l/100 km. Da sollte man lieber die sparsame Plugin-Variante oder einen Diesel in Betracht ziehen, die es für den XCeed auch gibt. **Konkurrenten:** u.a. BMW X2, Citroen C4, Mazda CX-30, Mercedes-Benz GLA.

- ⊕ umfangreiche Serienausstattung, zahlreiche Assistenten verfügbar, sieben Jahre Garantie und Updates, komfortables und sicheres Fahrwerk
- ⊖ schlechte Rundumsicht, Extras in Paketen, keine automatische Leuchtweitenregulierung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,4**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest **★★★★☆**

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Die Qualität der Karosserie ist einwandfrei, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Türrahmen sind aus einem Stück gefertigt und nicht wie sonst oft bei asiatischen Marken aus mehreren Einzelteilen 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.

3,1 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 Liter fassenden Benzintank ergibt sich eine theoretische Reichweite von etwa 685 km, wenn man den Ecotest-Verbrauch von 7,3 l/100 km ansetzt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 454 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 Tonnen 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 im Kofferraum ist nicht mehr möglich, weil unter dem Kofferraumboden die Lithium-Ionen-Batterie für das 48 V-Mildhybrid-System verbaut ist. 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.

⊖ Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht erhältlich.

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 Xdition serienmäßige Rückfahrkamera ist also sehr hilfreich, um nichts hinter dem XCeed zu übersehen. Parksensoren an Front und Heck sind serienmäßig an Bord, ebenso wie 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.

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

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.

⊖ Bei Beladung - und sei es auch nur mit ein oder zwei Personen auf der Rückbank - bleibt es dem Fahrer überlassen, aber in nötiger Weise den Lichtkegel der Scheinwerfer manuell nach unten korrigiert oder andere Verkehrsteilnehmer blendet. Es wäre sehr wichtig, dass die Autohersteller zumindest eine automatische Leuchtweitenregulierung verbauen und keine Regelungslücken in den Typgenehmigungsvorschriften ausnutzen.

2,5 Ein-/Ausstieg

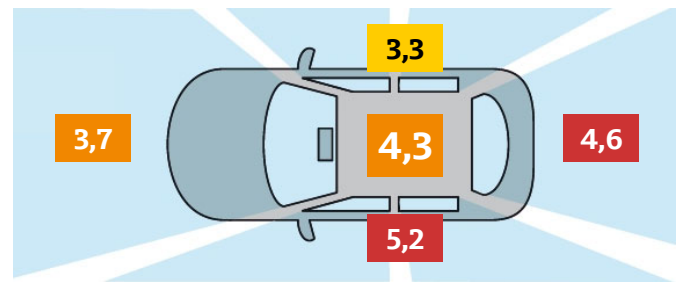
⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Für ein sogenanntes Crossover ist die Sitzposition nicht wirklich höher als beim "normalen" Ceed. Die vorderen Sitze 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

3,0 Kofferraum-Volumen

Mit dem 48 V-Hybridsystem fällt der Kofferraum etwas kleiner aus als bei den "normalen" Verbrennervarianten. Denn die Lithium-Ionen-Batterie ist in der Reserveradmulde untergebracht, was auch dazu führt, dass der Kofferraumboden nicht mehr höhenstellbar ist. Trotzdem ist der Stauraum noch groß genug, um den meisten Anforderungen im Alltag gerecht zu werden, er steht in angemessener Relation zur Fahrzeuggröße. Wer mehr Platz braucht, kann zum empfehlenswerten Ceed Sportswagon, dem Kombi der Baureihe greifen. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 310 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 420 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 675 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.130 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden kann man weitere rund 20 Liter unterbringen.

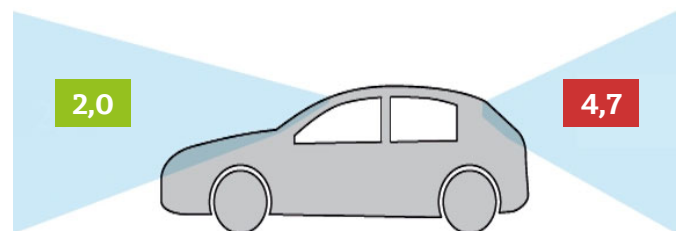
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



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.



Mit 310 l Volumen bietet der Kofferraum des XCeed ausreichend Platz für das Gepäck.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der Griff in der Innenverkleidung ist ergonomisch günstig gestaltet. Ein praktisches, wenn auch aufpreispflichtiges Extra ist der elektrische Antrieb für die Klappe (im Testwagen). 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. Die Kofferraumklappe schwenkt rund 1,93 m hoch, so dass selbst große Personen sich ihren Kopf an der Klappe kaum stoßen sollten. Außerdem ist das Heckklappenschloss mit Kunststoff ummantelt. Die Ladekante liegt mit 76 cm unpraktisch hoch über der Straße. Zum Ladeboden ergibt sich eine Stufe von fast 15 cm, die beim Ausladen überwunden werden müssen. Hier ist beispielsweise die Kombi-Variante des Ceed deutlich praktischer. Deren Ladeabteil wird auch von zwei Lampen erhellt, während der XCeed mit nur einer auskommen muss.



Mit 76 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.

2,4 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 acht Zoll großen Touchscreen gesteuert. Ordert man das optionale Navigationssystem, beträgt die Diagonale 10,25 Zoll. 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 Kombiinstrument (12,3 Zoll) ist für die Xdition-Ausstattung Serie. Es ist hochauflösend, flüssig animiert und



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

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.

2,6 Multimedia/Konnektivität

Das Multimedia-Angebot im neuen XCeed ist recht ordentlich, einiges verbaut KIA in der Xdition-Ausstattung sogar serienmäßig. Das Infotainment-System umfasst ein Radio samt DAB-Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und eine Sprachsteuerung. Das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsmeldungen über UVO-Connect kostet Aufpreis, ist aber nicht zu teuer, zumal dann auch die Verkehrszeichenerkennung und Konnektivitätsdienste sowie das JBL-Soundsystem mit Subwoofer dabei sind. 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 Handyanbindung 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.

3,1 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen haben fast 1,85 m große Personen Platz, selbst dann, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind; begrenzend wirkt hier die Beinfreiheit, die Kopffreiheit endet erst bei knapp 1,90 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 1,85 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

2,6 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 Crossover nicht, allerdings wird diese auch nicht 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

2,6 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz sind beim XCeed in Xdition-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. Die angenehm gepolsterten Sitze sind gut konturiert und bieten einen angemessenen Seitenhalt. Die Sitzposition

3,3 Innengeräusch

Bei niedrigen Drehzahlen und bei moderaten Geschwindigkeiten reist es sich im XCeed ziemlich ruhig und gelassen. Der Vierzylinder-Benziner verhält sich akustisch recht zurückhaltend, solange man ihn nicht zu sehr fordert. Man kann somit etwa bis Landstraßentempo angenehm leise dahinrollen. Bei

2,3 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattung Xdition 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

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der 1,5 l Turbobenziner entwickelt 160 PS und ein maximales Drehmoment von 253 Nm. Unterstützt wird er von einem 48 V Startergenerator, der zusätzliche Leistung abgibt oder in Schub- und Bremsphasen Strom für die Lithium-Ionen-Batterie im Kofferraum zurückgewinnen kann. Insgesamt sind flott Fahrleistungen möglich. Von 60 auf

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder arbeitet insgesamt laufruhig, Vibrationen sind im Innenraum nur wenig zu spüren. Bei gemächlicher Fahrweise hält sich der Benziner auch akustisch im Hintergrund, bei hohen Drehzahlen klingt er dann aber kernig und dominant. Die Leistungsentfaltung kann durchaus überzeugen. Unter 1.500 1/min reagiert der Motor noch etwas

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 also ein überdurchschnittlich gutes Standardfahrwerk.

vorn ist auch dank längs einstellbarer Mittelarmlehne bequem. Auf der nur mäßig konturierten Rückbank sitzt man dank der hohen Lehnen akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein. Der Fondmittelsitz ist zwar prinzipiell weich gepolstert, er hat aber eine höckerartige Form und ist damit unbequem.

höheren Geschwindigkeiten kommen die allgemeinen Fahr- und Windgeräusche zunehmend ins Spiel und prägen die Geräuschkulisse. Mit 69,9 dB(A) im Innenraum ist der XCeed bei 130 km/h dann doch recht laut.

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 Edition, dann sogar serienmäßig.

100 km/h beschleunigt der Crossover in 4,9 s, von 80 auf 120 km/h in 6,2 s. Die Zwischenspurts bei innerstädtischen Geschwindigkeiten sind ebenfalls schnell erledigt. KIA verspricht von 0 auf 100 km/h 9,2 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 208 km/h.

zurückhaltend, wobei das neue Mildhybrid-System hier schon zu helfen scheint; 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.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ KIA verbaut hier ein Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen. Dieses schaltet geschmeidig und meistens sinnvoll, nur der erste Gang wird eigentlich grundsätzlich zu weit ausgedreht, egal wie vorsichtig man anfährt; ansonsten ist die Automatik auf niedrige Drehzahlen bedacht. Die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sind nicht zu groß, das Drehzahlniveau angemessen niedrig und passend für die Leistungscharakteristik des Motors. bei 130 km/h dreht der Vierzylinder mit 2.600 1/min. Sofern die nötigen Parameter passen, wird der Motor auch während der Fahrt abgestellt, wenn der Fahrer vom Gaspedal geht und den XCeed rollen lässt; dafür kuppelt das Getriebe aus und das Mildhybrid-

System versorgt die Fahrzeugelektrik mit der benötigten Energie. Dank riemengetriebenem Startergenerator verläuft der Motorstart ausgesprochen geschmeidig. 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.

2,3 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 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 das Crossover präzise. Der XCeed 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.

2,2 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des KIA XCeed packt energisch zu. 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.

2,3 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ In der Xdition-Ausstattung bietet der XCeed zahlreiche Fahrerassistenzsysteme, viele sogar serienmäßig. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inklusive Personenerkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder Lenkeingriff. Der Spurwechselassistent dagegen kostet Aufpreis, er umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit den Radarsensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist Serie, ebenso die aktive Geschwindigkeitsregelung ACC. Überdies umfasst die Xdition-Ausstattung einen Stauassistenten. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung ist an das optionale Navigationssystem gekoppelt. 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	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

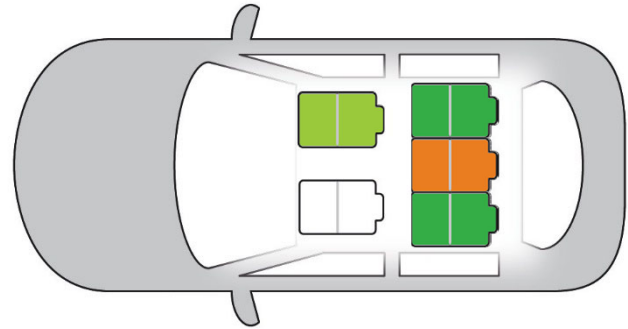
2,1 Kindersicherheit

⊕ 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.

3,4 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des XCeed mit dem 1,5 l-Turbobenziner in Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liegt im Ecotest bei 7,3 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 bei 6,9 l, außerorts bei 6,3 l und auf der Autobahn bei 9,2 l alle 100 km.

2,6 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 deutlich; die Partikel- und CO-Emissionen sind unter Volllast hoch, so dass beim Ecotest Punkte im Schadstoffkapitel abgezogen werden. Da hilft selbst der serienmäßige Partikelfilter nicht mehr ausreichend, wenngleich durchaus Fortschritte zu früheren KIA-Motoren ohne Filter erkennbar sind. Es bleiben schließlich 34 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der XCeed 1.5 T-GDI damit auf 52 Punkte und erzielt damit nur drei von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

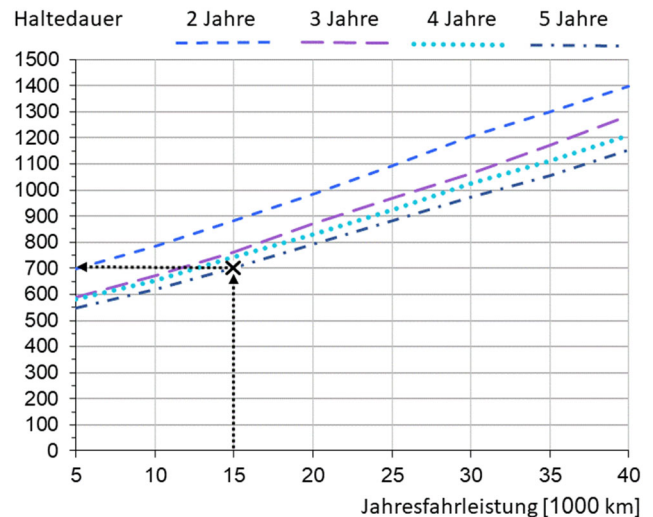
2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Preis von 32.060 Euro ist durchaus selbstbewusst, auch wenn die Ausstattung umfangreich ausfällt und der XCeed mit seinen 160 PS angemessen flott unterwegs sein kann. Im Komfort- wie auch im Sicherheitsbereich ist vieles serienmäßig an Bord, komplettieren kann man die Ausstattung mit wenigen relativ günstigen Paketen. 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 114 Euro pro Jahr. Die Einstufungen bei der Versicherung sind moderat, die Haftpflicht liegt bei Klasse 13, die Vollkasko bei 19 und Teilkaskoversicherung bei Klasse 20. Ein besonderes Schmanckerl 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: 701 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 iMT
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	280/1500
0-100 km/h [s]	11,5	11,0	9,0	7,5	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	186	160	208	220	196
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,5/5,9 S	1,2/1,4 S	5,7/6,0 S	6,5/7,1 S	4,1/5,0 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	126/134	29/32	129/136	147/161	109/130
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/19/20	14/20/20	13/19/20	13/20/22	14/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	101	32	116	183	225
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	554	597	575	718	644
Preis [Euro]	21.690	35.990	22.990	32.230	29.730

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM, OPF	
Hubraum	1.482 ccm
Leistung	118 kW/160 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	253 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,0 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	136 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b./0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R18V
Länge/Breite/Höhe	4.395/1.826/1.495 mm
Leergewicht/Zuladung	1.430/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.332 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)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 94Y
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	7,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/6,3/9,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	169 g/km (WTW* 196 g/km)
Reichweite	685 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.436/454 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/675/1.130 l

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

Betriebskosten	149 Euro	Werkstattkosten	78 Euro
Fixkosten	96 Euro	Wertverlust	378 Euro
Monatliche Gesamtkosten	701 Euro		
Steuer pro Jahr	114 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/19/20		
Basispreis Xceed 1.5 T-GDI 48V Xdition DCT7	32.060 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.03.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.360 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.789 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/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	1.390 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent (nur mit Navi-Paket)	1.290 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.390 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.290 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	über Zubehör
Metalllackierung	ab 620 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: Dezember 2021
Test und Text: M. Ruhdorfer