



KIA Ceed 1.5 T-GDI GT Line

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (118 kW/160 PS)

Der KIA Ceed ist hierzulande nach wie vor der Bestseller des koreanischen Herstellers. Die dritte Generation des in Europa entwickelten und produzierten Kompaktwagens wurde zum Oktober 2021 überarbeitet, sodass aktuell das Facelift von Ceed, Ceed Sportswagon sowie ProCeed verfügbar ist – der ebenfalls zur Ceed-Familie gehörende XCeed bleibt optisch zunächst unberührt. Die Frontansicht prägt eine oben und unten von Chromelementen eingerahmte „Tigermase“. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer beinhalten Nebelscheinwerfer sowie das Tagfahrlicht, das aus je drei pfeilförmigen Modulen besteht und auch als Blinker fungiert. Am Heck sind die neuen Rücklichter der GT Line prägnant, die je aus 48 wabenförmigen LED-Modulen unter getöntem Glas bestehen. Die einzelnen Module sind in fünf Reihen angeordnet und ermöglichen einen dynamischen Blinker. Zudem hat sich am Cockpit Einiges getan: Neben dem serienmäßigen 12,3-Zoll-Navigationssystem inklusive zahlreicher Online-Dienste dominiert gegen Aufpreis das digitale 10,25-Zoll-Kombiinstrument den modern wirkenden Innenraum, das vier verschiedene Ansichten erlaubt. Unverändert ist das gute Platzangebot in Kombination mit einem angemessen großen Kofferraum.

Neben den sichtbaren Veränderungen ist die Schräghecklimousine mit einer überarbeiteten Antriebspalette erhältlich, die allesamt die Abgasnorm Euro 6d erfüllen. Im ADAC Autotest tritt der Ceed GT Line mit dem neuen 1.5 T-GDI an, der den bisherigen 1.4 T-GDI ablöst. Der 1,5-l-Turbobenziner leistet 160 PS und überträgt sein maximales Drehmoment von bis zu 253 Nm über das Sechsgang-Schaltgetriebe an die Vorderräder – alternativ gibt es ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Der Vierzylinder hat genug Leistung für alle Lebenslagen, sodass man im knapp 1,4 t schweren Fünftürer recht dynamisch unterwegs sein kann. Der Hersteller verspricht 8,4 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 210 km/h. Im ADAC Ecotest kann zwar der Verbrauch mit 6,3 l/100 km weniger überzeugen, jedoch sind die Emissionen gering, sodass der KIA in Summe vier Sterne und das Prädikat empfehlenswert einfährt. Der modifizierte Fünfsitzer kann durch die umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung als rundes Paket bezeichnet werden. Der Grundpreis von 29.030 Euro für die sportlich aussehende GT Line verspricht ein ordentliches Preis-Leistungsverhältnis – inklusive siebenjähriger Garantie. **Konkurrenten:** u. a. Honda Civic, Hyundai i30, Opel Astra, Peugeot 308, Renault Mégane, Seat Leon, VW Golf.

- +** großzügiges Platzangebot vorn, sicheres und angemessen komfortables Fahrwerk, viele Assistenzsysteme, umfangreiche Serienausstattung, saubere Abgase
- Verbrauch könnte niedriger ausfallen, die meisten Extras nur in Paketen erhältlich, eingeschränkte Ablagemöglichkeiten im Fond

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **2,2**

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest **★★★★☆**

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

An der Qualität der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spalten verlaufen recht gleichmäßig und schmal. Den Unterboden hat KIA ordentlich verkleidet, besonders der Motor nach unten und die seitlichen Bereiche sind großflächig abgedeckt; lediglich der hintere Bereich ist etwas zerklüftet. Im Innenraum bemüht sich KIA um ansehnliche Qualität und einen wertigen Eindruck. Der obere Teil der vorderen Türverkleidungen und des Armaturenbretts sind weich gestaltet,

letzteres ist nahe der Vorderkante mit einer geprägten Naht versehen, um Leder zu suggerieren. Der Dachhimmel ist hochwertig, alle Dachsäulenverkleidungen müssen aber ohne Stoffüberzug auskommen. Einige Kanten und Ränder sind mit Aluapplikationen aufgewertet. Zudem passt die Verarbeitung, nichts klappert und knarzt.

⊖ Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten, das ist umständlich bei der Handhabung.

3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,3 l/100 km an, ergibt sich mit dem serienmäßigen 50-l-Tank eine theoretische Reichweite von rund 790 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 464 kg – das sollte für vier Erwachsene samt Gepäck locker ausreichen. Eine Reling fürs Dach gibt es nicht, Lasten darf der Fünftürer trotzdem bis 80 kg obenauf tragen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1.410 kg wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (600 kg bei ungebremsten Anhängern) – ein ausgewiesener Zugwagen ist der Kompakt-Koreaner damit

nicht.

Mit 4,33 m Länge ist der Fünfsitzer für die Stadt praktisch genug, auch die Breite mit 2,04 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis beträgt 11,4 m.

⊖ Ein Reserve- oder Notrad ist nicht lieferbar, es gibt lediglich ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind ebenfalls nicht vorhanden.

Im Tankstutzen fehlt ein Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Tanken mit Diesel verhindert.

2,7 Licht und Sicht

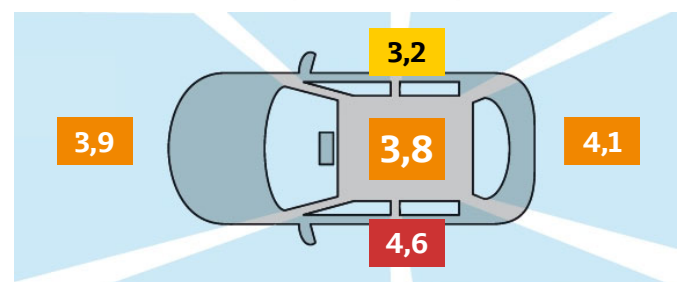
Die Fahrzeugecken lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorn, weil man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorn kann man sehr gut sehen, hinten fällt das deutlich schwerer. Es gibt in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig eine Rückfahrkamera, die für präzises Rangieren von Vorteil ist. Ebenfalls serienmäßig an Bord sind Parksensoren am Heck; gegen Aufpreis bekommt man



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

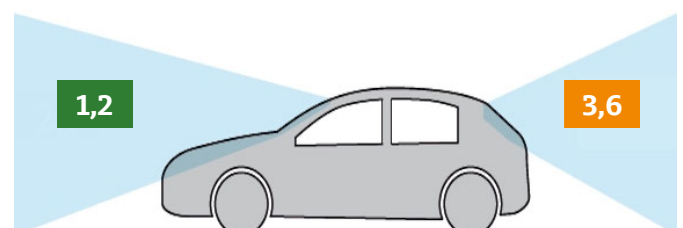
Rundumsicht

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.



einen Parkassistenten, der dann auch Sensoren an der Front umfasst. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in üblicher Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute 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 Ceed 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. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst ordentlich, links und rechts bleiben allerdings ungewischte Bereiche zurück.

⊕ KIA stattet den Ceed serienmäßig mit LED-Scheinwerfern aus, lässt aber eine automatische Leuchtweitenregulierung sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage weg. Die Ausleuchtung ist gut, die homogene Lichtverteilung, der Kontrast und die gute Reichweite gefallen. Die Steuerung des etwas fleckigen 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. Das Tagfahrlicht umfasst ebenfalls die Heckleuchten, sodass das Fahrzeug jederzeit gut erkennbar ist – auch von hinten.

⊖ Die konventionellen Glühlampen der Kennzeichenbeleuchtung passen nicht so recht zu der modernen LED-Beleuchtung des Fahrzeugs.

Bei Beladung – und sei es auch nur mit ein oder zwei Personen auf der Rückbank – bleibt es dem Fahrer überlassen, ob er in nötiger Weise den Lichtkegel der LED-Scheinwerfer manuell nach unten korrigiert oder andere Verkehrsteilnehmer blendet.

Zusätzliche Lichtfunktionen wie beispielsweise Abbiege- oder Kurvenlicht sind nicht vorhanden, ein 360-Grad-Kamerasystem ist ebenso nicht erhältlich.

Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Sitze befinden sich in eher niedriger, aber noch zufriedenstellender Höhe (42 cm über der Straße, Sitz ganz nach unten gestellt) und der Schweller ist weder zu breit noch zu hoch. Im Fond stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die recht niedrig positionierte Rückbank – ansonsten kann man auch dort gut ein- und aussteigen. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen gehalten, dazwischen

halten sie selbst in der Ebene nicht fest. Haltegriffe gibt es nur für den Beifahrer und die beiden hinten außen Sitzenden, der Fahrer muss ohne auskommen. Bei Dunkelheit beleuchten die Türgriffleuchten sowie die Front- und Rücklichter das Umfeld.

⊖ 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.

3,1 Kofferraum-Volumen

Die Kofferraumgröße ist für die Kompaktklasse angemessen. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 305 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 425 l oder alternativ sieben handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 680 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.155 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden können noch etwa 15 l verstaut werden.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Ab knapp 1,88 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Heckklappenschloss den Kopf zu stoßen. Die Ladedekante liegt 67 cm über der Straße und damit ziemlich



Mit 305 l Volumen ist der Kofferraum des Ceed von klassenüblicher Größe.

günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit 3 cm beim Be- und Entladen kaum – wenn sich der serienmäßig variable Kofferraumboden in der oberen Position befindet. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch 35 l Stauraum zur Verfügung. Senkt man den Boden ab, wächst die innere Stufe auf 12 cm an.

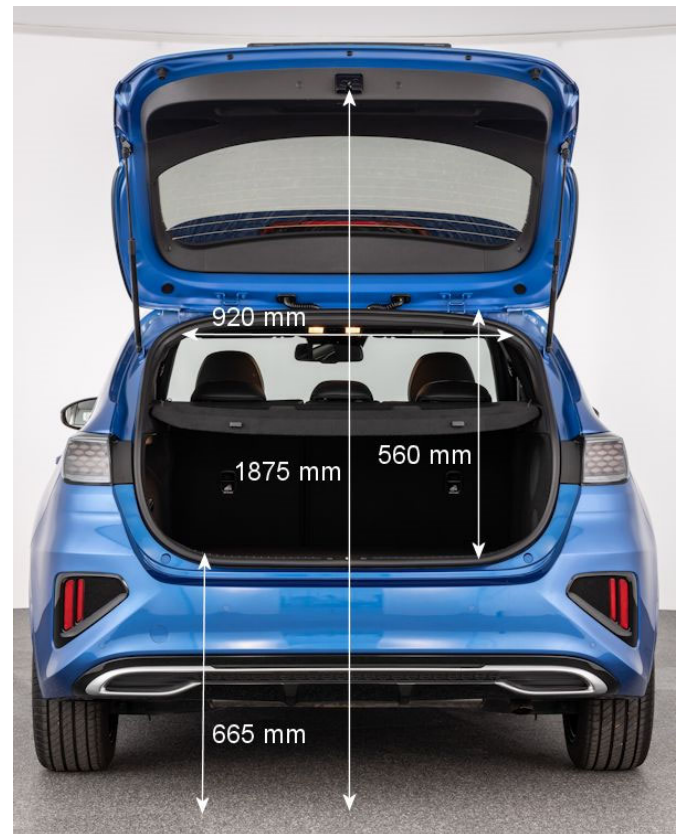
Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer seitlichen Lampe stört etwas.

⊕ Eine 12-V-Steckdose im Kofferraum ist gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Zum Schließen sind zwei praktische Griffmulden an der Innenseite der Heckklappe angebracht, an denen man jedoch sehr schwungvoll ziehen muss, damit der Kofferraum geschlossen wird und man nicht nachdrücken muss.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es nicht. Das Umklappen gelingt vom Innenraum aus leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden, selbst wenn der jeweilige Vordersitz ganz nach hinten gestellt ist. Man muss nur beim Zurückklappen der Lehnen darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt ein kleines Fach links im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, immerhin gibt es vier



Mit ca. 67 cm liegt die Ladekante auf einer angenehmen Höhe.

Verzurrösen, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen – da die Ösen jedoch am variablen und herausnehmbaren Boden montiert sind, können sie keine schweren Gegenstände halten.

2,2 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite eingestellt werden, die Pedale sind günstig angeordnet, allerdings ist der Schalthebel etwas tief platziert. Die Einstellung der Sitze – elektrisch mit Memory-Funktion für die Fahrerseite optional – geht intuitiv und problemlos von der Hand. Der Motorstart erfolgt durch das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem über einen beleuchteten Start-Stopp-Knopf, der sich etwas versteckt hinter dem Lenkrad befindet.

Das serienmäßige digitale 12,3-Zoll-Kombiinstrument überzeugt nicht nur mit einer hohen Auflösung, auch die Ablesbarkeit von Drehzahlmesser und Geschwindigkeit – beide werden als Rundinstrumente dargestellt – ist hervorragend. Die Instrumente sehen zudem sehr edel aus – es stehen mehrere Designvarianten zur Auswahl. Der serienmäßige 10,25-Zoll-Touchscreen des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamentü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Es erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die

Menüs und Untermenüs navigiert.

Die meisten Schalter sind recht groß, im Blickfeld des Fahrers und klar beschriftet – mit verständlichen Symbolen oder in



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum machen einen hochwertigen Eindruck, aber auch die Funktionalität des Fahrerplatzes kann überzeugen.

englischer Sprache. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Das Bedienteil der serienmäßigen Klimaautomatik ist übersichtlich gestaltet, allerdings etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen weit von der Fahrbahn abgewendet werden muss. Die Einstellung von Gebläsestufe sowie Temperatur erfolgt über haptische Elemente wie Tasten beziehungsweise Drehregler.

Weitere komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Beim Ceed GT Line haben die Koreaner vieles an Multimedia-Ausstattung verbaut, was für das Modell lieferbar ist. So ist ein Navigationssystem mit Online-Verkehrsinformationen serienmäßig an Bord, wodurch auch Remote-Service-Optionen wie Fernzugriff über Smartphone-App dabei sind – die Online-Dienste stehen für die ersten sieben Jahre kostenfrei zur Verfügung (inklusive Update der Navigationskarten). Die Serienausstattung umfasst zudem ein Radio mit

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der Ceed vorn reichlich Platz. Selbst zwei Meter große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben, die Kopffreiheit würde sogar für fast 2,10 m reichen. Breit genug ist der Innenraum vorn ohne Zweifel, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet.

2,6 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter selbst knapp 1,95 m große Personen noch ordentlich sitzen, die Bein- wie die Kopffreiheit sind entsprechend ausreichend. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig angemessen, für drei Erwachsene wird es arg eng – nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl geht in Ordnung, auch wenn die hohe Seitenlinie, die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule sowie der serienmäßig dunkle Dachhimmel weniger großzügig wirken.

⊖ Das optionale Schiebedach reicht nicht bis über die Rücksitzbank.

3,5 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Kompaktfahrzeuge belässt es auch der Ceed in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 1-l-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen und

Lichtsensoren sowie der Regensensor. Ein praktisches Detail: Beim Aussteigen wird im Instrumentendisplay angezeigt, welche Fenster noch offen sind, und sei es auch nur einen Spalt breit.

⊖ Die elektrischen Fensterheber beinhalten eine Antippautomatik – im Fond lediglich gegen Aufpreis. Der Lichtschalter ist unbeleuchtet und als Drehschalter in den Blinkerhebel integriert.

digitalem Empfang (DAB+), ein Premium-Soundsystem von JBL, eine Bluetooth-Freisprechanlage, die kabelgebundene Smartphone-Integration via Android Auto und Apple CarPlay sowie mehrere USB-Anschlüsse.

Eine induktive Ladeschale sowie eine 12-V-Steckdose im Kofferraum sind optional erhältlich.

⊖ Ein CD-Laufwerk gibt es nicht.

Zum angenehmen Raumgefühl trägt auch das optionale Schiebedach bei, das allerdings nur über die Vordersitze reicht.

⊖ Das gute Raumgefühl wird durch den in der GT Line serienmäßigen dunklen Dachhimmel etwas geschmälert.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

fassen höchstens 0,5-l-Flaschen; überdies gibt es Lehnennetze an den Rückseiten der aufpreispflichtigen Sportsitze sowie zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne. 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

2,8 Federung

Für den Ceed GT Line sind weder adaptive noch einstellbare Dämpfer lieferbar – das ist aber kein Problem, denn das Serienfahrwerk bietet einen guten Kompromiss zwischen Agilität und Komfort. Obwohl die serienmäßigen 17-Zoll-Räder kleinere Anregungen und Kanten mehr zu den Insassen durchdringen lassen. So federt der kompakte KIA innerorts recht ordentlich, kurzweilige Fahrbahn und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen aber deutlicher in den

Innenraum durch. Dennoch ist hier mehr Federungskomfort als beispielsweise beim ProCeed geboten. Mit zunehmender Geschwindigkeit spricht die Federung williger an. Auf der Landstraße werden die Unebenheiten gut geschluckt, der Koreaner bleibt dabei recht ruhig und verbindlich auf der Straße liegen. Auf der Autobahn kann man lange Strecken recht entspannt absolvieren, nur ab und an sorgen regelmäßige Bodenwellen für eine leichte Stuckerneigung.

2,6 Sitze

Beim Ceed GT Line sind der Fahrer- und Beifahrersitz in der Höhe einstellbar und bieten in der Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen. Der Testwagen ist mit den optionalen Sportsitzen und Leder-Alcantara-Bezügen ausgestattet, der Fahrersitz ist dann auch elektrisch verstellbar inklusive Memory-Funktion – für den Beifahrersitz gibt es diese Option nicht.

Die angenehm gepolsterten Sitze sind gut konturiert und bieten einen ausgeprägten Seitenhalt; gegenüber den Seriensitzen

wird vor allem der Schulterbereich der Insassen deutlicher abgestützt. Die Sitzposition vorn ist auch dank längs einstellbarer Mittelarmlehne bequem.

Auf der mäßig konturierten Rückbank sitzt man dank hoher Lehnen passabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein. Auf dem Alcantara-Bezug rutscht man auch in flott durchfahrenen Kurven kaum hin und her. Der Fondmittelsitz ist zwar prinzipiell weich gepolstert, er hat aber eine höckerartige Form und ist damit unbequem.

3,1 Innengeräusch

Der Ceed ist ganz ordentlich gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 68,9 dB(A). Bei hohen Geschwindigkeiten nimmt der Geräuschpegel im Innenraum allerdings erheblich zu, während man wiederum bei Land-

straßentempo Unterhaltungen entspannt führen kann. Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei. Der Motor bleibt recht dezent, wird aber bei hohen Drehzahlen laut.

2,1 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattung GT Line besitzt der KIA serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Beschlagsensor. Getönte Scheiben im Fond sind Serie. Die vorderen Sitze sowie das Lenkrad lassen sich ab Werk beheizen, die äußeren Fondsitze gegen Aufpreis. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze gibt es nur für die höchste Ausstattungslinie Platinum, dann sogar serienmäßig. Eine

Stand- sowie Frontscheibenheizung werden in der Optionsliste nicht aufgeführt.

⊖ Die Luftmenge aus den beiden inneren Luftdüsen kann man nicht unabhängig von der Strömungsrichtung variieren, weil die separaten Drehrädchen fehlen.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der 1,5-l-Vierzylinder leistet dank Turboaufladung 160 PS und ein maximales Drehmoment von 253 Nm. In einem Kompaktwagen sind das mehr als ausreichende Werte und hier enttäuscht der Ceed nicht. Man kann mit ihm richtig flott unterwegs sein und dank des fülligen Drehmoments über

einen weiten Drehzahlbereich schaltfaul den Alltag bestreiten. Von Vorteil ist zudem, dass die Übersetzung kurz genug gewählt wurde, sodass die Leistung gut in Vortrieb umgesetzt werden kann. Überdies erweist sich das manuelle Sechsganggetriebe als sinnvoll gestuft. Dadurch ist der Motor

in der Lage, in jedem Gang seine gute Durchzugskraft zu zeigen, ob vierter, fünfter oder sechster Gang, es geht immer mit spürbarem Druck voran. Am schnellsten gelingt der Spurt von 60 auf 100 km/h im zweiten und dritten Gang, dann vergehen nur knapp 4,6 s, von 80 auf 120 km/h vergehen im dritten Gang 5,7 s. Auch bei den Elastizitätsmessungen von 60 auf 100 km/h im vierten, fünften und sechsten Gang schlägt sich der Turbobenziner wacker, der Tempozuwachs dauert 6,8, 8,9

beziehungsweise 10,8 s. Verbesserungswürdig ist allerdings das Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen. Dieser Vorgang dauert mit 2,3 s recht lange – hier macht sich die Turboaufladung negativ bemerkbar. KIA gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 8,4 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 210 km/h. Der Motor kann durchaus Fahrspaß vermitteln, mehr Leistung muss gar nicht unbedingt sein.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder erzeugt zwar leichte Vibrationen, die fallen im Innenraum aber nicht störend auf. Weniger Begeisterung dagegen lässt die Akustik des Motors ab mittleren Drehzahlen aufkommen; während Brummen bei sehr niedrigen Drehzahlen kaum eine Rolle spielt, selbst in den

hohen Gängen, wird das Aggregat etwa ab 3.000 1/min zunehmend lauter und brummiger, um dann beim Ausdrehen in Dröhnen überzugehen. Da man im Alltag bis 130 km/h Drehzahlen über 3.000 1/min nicht nutzen muss, kann man den lauten Drehzahlbereich gut meiden – falls er stört.

2,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Das manuelle Sechsgang-Schaltgetriebe des Testwagens ist angemessen präzise und verbindlich geführt, es schaltet sich im Alltag einwandfrei und unauffällig. Die Wege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang ist über einen Hebel am Schaltknauf abgesichert. Das Anfahren klappt dank kurz übersetztem ersten Gang und einer automatischen leichten Drehzahlanhebung im Kupplungsschleifpunkt recht gut. Ein gefühlvoller Kupplungsfuß ist trotzdem von Vorteil, um Schaltschläge bei den Gangwechseln zu vermeiden. Insgesamt ist das Getriebe etwas kürzer übersetzt als bei vielen Konkurrenten, die Kurbelwelle dreht bei 130 km/h mit 2.900 1/min, man kann damit schaltfaul ausreichend zügig unterwegs sein. Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen

keine zu großen Sprünge nach dem Gangwechsel. Die Start-Stopp-Funktion wie auch die Schaltpunktanzeige arbeiten einwandfrei und praxistauglich.

Eine Berganfahrhilfe sowie eine Autohold-Funktion für die elektrische Parkbremse sind vorhanden. Optional ist der 1.5 T-GDI auch mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich.

⊖ Wenn man bei noch langsam rollendem Fahrzeug den Rückwärtsgang einlegt, kracht es jedes Mal vernehmlich im Getriebe – in dieser Klasse sollte der Rückwärtsgang soweit synchronisiert sein.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der KIA Ceed bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Ceed kaum. Die Aufbaubewegungen halten sich angenehm in Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt der KIA zwar leichte Lastwechselreaktionen, wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der Kompakte gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Im ADAC Ausweichtest quittiert der Koreaner das erste

Anlenken mit leicht drängendem Heck, wodurch das ESP gefordert wird und den Wagen stabilisiert. Der Ceed geht in kontrolliertes Untersteuern über, das aber beherrschbar bleibt, weil das ESP nur soviel wie notwendig regelt und das zudem dezent und effektiv. So bleibt der Kompakte nicht nur gut beherrschbar, sondern vermittelt auch Fahrspaß, weil Korrekturen des Fahrers selbst im Grenzbereich gut umgesetzt werden.

2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Ceed hat KIA insgesamt gut abgestimmt. Während im Stadtverkehr die erforderlichen Lenkkräfte gering ausfallen, was 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 Ceed recht zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren. Von Lenkansschlag zu Lenkansschlag sind 2,5 Umdrehungen nötig, der Kurbelaufwand hält sich folglich in Grenzen.

2,2 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Ceed durchschnittlich 34,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist ein gutes Ergebnis. Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,2 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Bereich der aktiven Sicherheit ist der Ceed nach wie vor auf der Höhe der Zeit. Seine Sicherheitsausstattung ist umfangreich, vieles gibt es sogar serienmäßig – zumindest in der gehobenen Ausstattungslinie GT Line. Ein Notbremsystem ist Serie, ebenso der Spurhalteassistent, der sowohl nur warnen als auch selbst gegenlenken kann. Zudem hält bereits in der Basisausstattung der Stauassistent den KIA mittig in seiner Fahrspur. Sogar den Spurwechselassistenten packt der Hersteller aufpreisfrei ins Fahrzeug; er umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und sogar gegebenenfalls eine Notbremsung einleitet. Der Ceed GT Line verfügt zudem über einen Ausstiegswarner, der beim Öffnen der Fondtüren vor von hinten herannahenden Fahrzeugen oder Fahrrädern akustisch und optisch warnt.

Ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie ein Tempomat sind serienmäßig, den Handschaltern bleibt die ansonsten optionale aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC) und somit auch der Autobahnassistent vorenthalten.

Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen aus der Frontkamera und aus dem Navigationskartenmaterial. Ebenso Serie sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruckkontrollsystem.
























Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Ab Stillstand wird dann automatisch der Warnblinker aktiviert.

⊖ Ein Head-up-Display ist für den Ceed nicht erhältlich.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der KIA Ceed mit Safety Pack 88 Prozent der möglichen Punkte (Stand:

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich/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)

07/2019). Der Ceed bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,95 m Größe. Hinten schützen die Kopfstützen immerhin Menschen bis 1,70 m Körpergröße gut, ihr Abstand zum Dachhimmel ist nicht zu groß, sodass auch er eine gewisse Abstützfunktion bei größeren Insassen übernehmen kann.

Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Warndreieck und Verbandkasten sind seitlich im Kofferraum untergebracht und damit auch im beladenen Zustand gut zu erreichen.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Ceed 85 Prozent für seine gute Kindersicherheit (Test: 07/2019). Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem langen Gurt fixieren – eine Isofix-Verankerung sucht man hier allerdings vergeblich. An den hinteren Außenplätzen stehen serienmäßig zwei Isofix-Halterungen samt i-Size-Freigabe zur Verfügung. Auf eben diesen Sitzplätzen können Kindersitze auch gut mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage.

Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich ausschließlich mit dem Schlüssel bedienen und ist daher nicht so leicht von den Kindern selbst veränderbar.

⊖ Alle elektrischen Fensterheber können über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz verfügen – unverständlich ist allerdings, dass ausgerechnet die hinteren Fenster, an denen meist die kleinen Kinder sitzen, lediglich gegen Aufpreis eine Automatikfunktion samt Einklemmschutz bieten.

Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur

3,4 Fußgängerschutz

Mit nur 68 Prozent hat der KIA Ceed beim Fußgängerschutztest nach Euro NCAP-Norm nicht besonders gut abgeschnitten (Test: 07/2019). Die Front ist recht gut entschärft, allerdings bergen die Seiten der Motorhaube und besonders die Unterseite der Windschutzscheibe sowie die A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

Das serienmäßige Notbremsystem erkennt auch Fußgänger

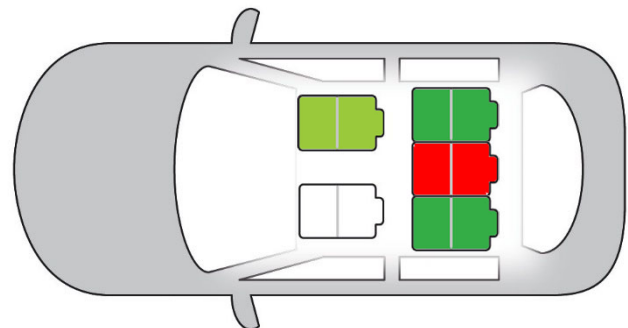
⊖ Ein eCall-System, das nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte verständigt, ist trotz umfangreicher Konnektivität für den Ceed nicht erhältlich.

Die mittlere Kopfstütze im Fond hat lediglich eine eingeschränkte Höhe und daher eine geringere Schutzwirkung. An den Verzurrösen im Gepäckabteil kann man nur leichte Gegenstände befestigen, weil die Ösen am entnehmbaren Kofferraumboden befestigt sind. Ein Kofferraumtrennnetz bietet KIA nicht an, es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lassen könnte.

Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

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)

und kann einen Aufprall möglichst verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

Der Ceed hat keine aktive Motorhaube oder Fußgängerairbags, die die Unfallschwere bei einem Personenunfall zusätzlich verringern könnten.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Ceed mit dem 1,5-l-Motor liegt in Kombination mit der Sechsgang-Handschaltung im ADAC Ecotest bei 6,3 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 169 g pro km. Nach den aktuellen ADAC Ecotest-Maßstäben reicht das für 27 von 60 möglichen Punkten im CO₂-Kapitel – das Ergebnis kann nicht ganz zufriedenstellen. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,3 l, außerorts bei 5,5 l und auf der Autobahn bei 7,6 l alle 100 km.

1,7 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel schneidet der 1,5-l-Turbomotor gut ab und kommt auf 43 von 50 möglichen Punkten. Der serienmäßige Partikelfilter (OPF) senkt die Partikelemissionen zwar deutlich, dennoch liegt die Partikelanzahl in allen Prüfzyklen etwas über dem strengen Grenzwert des ADAC Ecotest. Zudem fettet der Motor im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil stark an, was sich an einem erhöhten CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt – das gibt mehrere Punkte Abzug. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der 160-PS-Ceed auf 70 Punkte und erzielt

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Preis von 29.030 Euro klingt für ein 160-PS-Fahrzeug der Kompaktklasse schon mal nicht schlecht. Betrachtet man die umfangreiche Ausstattung, dann erweist sich der Ceed als durchaus attraktives Angebot. Der Motor ist technisch auf dem aktuellen Stand und verfügt über einen Ottopartikelfilter – die Euro 6d-Schadstoffnorm bestätigt ihm in der Praxis niedrige Emissionen. Serienmäßig an Bord sind beispielsweise ein Navigationssystem, Parksensoren hinten, Lenkrad- und Sitzheizung vorn, digitaler Radioempfang, ein Notbremsystem samt Personenerkennung und die Voll-LED-Scheinwerfer. Weiter aufrüsten ist natürlich möglich, Details wie Parksensoren vorn inklusive Parklenkassistent, Schiebepad oder Lederausstattung gibt es als Extras. Diese sind meist nur in Paketen zu haben, was die Wahlmöglichkeiten einschränkt, die Aufpreise für die Extras aber moderat hält. Die Kfz-Steuer beträgt 92 Euro pro Jahr. Die Einstufungen bei der Versicherung bleiben im Rahmen, die Haftpflicht ist mit Klasse 13 noch günstig, aber auch Vollkasko- (Klasse 19) und Teilkaskoversicherung (Klasse 20) kommen nicht über Gebühr teuer.

Ein großer Vorteil ist die siebenjährige Garantie bis 150.000 km – eine derartige Garantieleistung bekommt man bei anderen

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

Autobahn	7,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

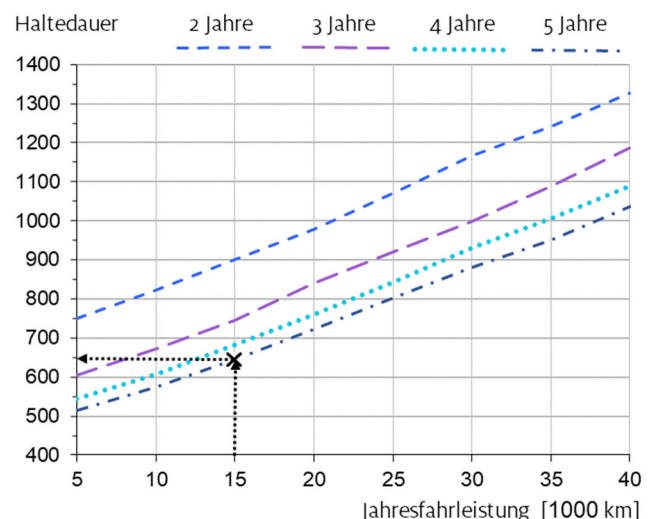
Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

damit gerade so vier von fünf möglichen Sternen. Der KIA Ceed mit dem neuen 1.5 T-GDI bestätigte die Messwerte im realen Straßenverkehr mit einem portablen Emissions-Messgerät (PEMS).

Herstellern meist nur gegen Aufpreis. Die lange Garantie ist zudem hilfreich beim Wiederverkauf – allerdings sollte man

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 645 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



darauf achten, die Wartungen und Reparaturen nach Herstellervorgaben durchzuführen, damit der Garantieschutz nicht erlischt.

⊖ Die Wartungsintervalle liegen bei 30.000 km oder 24 Monate, der Motorölwechsel ist jedoch alle 15.000 km oder 12 Monate fällig – das ist gerade für Wenigfahrer nicht ideal und kostenintensiv.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Ceed 1.0 T-GDI Edition 7	Ceed 1.0 T-GDI Edition 7	Ceed 1.5 T-GDI Vision	Ceed 1.6 CRDi 48V Vision iMT	Ceed GT DCT7
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/998	4/1482	4/1598	4/1591
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	88 (120)	118 (160)	100 (136)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	172/1500	253/1500	280/1500	265/1500
0-100 km/h [s]	11,8	11,2	8,4	10,2	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	190	210	200	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,1/5,2 S	5,1/5,2 S	5,3/5,5 S	3,9/4,4 D	6,5/6,8 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	116/119	116/119	121/125	102/115	147/154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/19/20	13/19/20	13/19/20	14/20/21	13/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	68	68	92	192	163
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	546	551	603	620	726
Preis [Euro]	20.190	20.790	24.190	26.890	34.130

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 (Reihe), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), 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	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,5 l
CO ₂ -Ausstoß	121 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17 V
Länge/Breite/Höhe	4.325/1.800/1.442 mm
Leergewicht/Zuladung	1.330/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395/1.291 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.410 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Zilina

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	6,8/8,9/10,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4,
Wendekreis links/rechts	11,4/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,5/7,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	146 g/km (WTW* 169 g/km)
Reichweite	790 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.356/464 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/680/1.155 l

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

Betriebskosten	138 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	94 Euro	Wertverlust	343 Euro
Monatliche Gesamtkosten	645 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	92 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/19/20		
Basispreis Ceed 1.5 T-GDI GT Line	29.030 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.12.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.630 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.200 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	1.490 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	1.490 Euro° (Paket)
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
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.490 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (Vorbereitung, zzgl. Montage)	630 Euro
Metalllackierung	ab 620 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: März 2022
Test und Text: Andreas Pfeffer