

autotest



KIA Ceed Sportswagon 1.5 T-GDI GT Line DCT7

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

er KIA Ceed ist inzwischen ein etablierter Kompaktwagen. Praktischerweise gibt es ihn auch als Kombi. Der Sportswagon ist knapp 30 cm länger als das Schrägheck und bietet einen großen sowie gut nutzbaren Kofferraum. Auch die Sitzplätze sind bequem und reichen problemlos für vier Erwachsene. Fahrwerk und Lenkung abstimmen können die Ingenieure und Techniker bei KIA, das zeigt der Ceed wieder mal. Wobei die GT Line-Ausstattung etwas straffer daher kommt als die anderen Varianten - wem also Fahrkomfort wichtig ist und wer auf einen dunklen Dachhimmel verzichten kann, sollte sich über die Spirit- oder die Platinum-Ausstattung Gedanken machen. Deren Fahrwerke wirken etwas ausgewogener, ohne bei den fahrdynamischen Qualitäten Abstriche machen zu müssen. Der Turbovierzylinder mit 1,5 l Hubraum im Testwagen bietet angemessene Laufkultur und gute Leistung, sein Verbrauch ist aber nicht mehr ganz zeitgemäß (6,9 1/100 km im Ecotest). Einige Konkurrenten gehen merklich effizienter mit dem teuren Kraftstoff um. Deutlich sparsamer wäre der Diesel, alternativ bei häufigerem Kurstreckenbetrieb auch der Plugin-Antrieb. Schön, dass KIA so viele unterschiedliche Antriebskonzepte in seinen Modellen zur Wahl stellt. Die Preispolitik gibt aber etwas zu denken - denn während der 1,5 l T-GDI mit gut 33.000 Euro durchaus ein attraktives Angebot ist, kostet die Dieselversion rund 37.000 Euro. 3.800 Euro Aufpreis für den schwächeren Diesel sind trotz Mildhybridsystem beim Selbstzünder heftig. Konkurrenten: u.a. Hyundai i30 Kombi, Opel Astra Sports Tourer, Peugeot 308 SW, Seat Leon Sportstourer, VW Golf Variant.

- eräumiger Innenraum, gute Bedienbarkeit, umfangreiche Sicherheitsausstattung, kräftiger Motor, sehr kurzer Bremsweg, sichere und agile Fahrwerkeigenschaften
- erhöhter Verbrauch, Einklemmschutz für hintere Fensterheber nur gegen Aufpreis, kein Fehlbetankungsschutz, keine automatische Leuchtweitenregulierung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2

Zielgruppencheck

Familie 2,4

City Stadtverkehr 3,3

60[†] Senioren 2,9

Langstrecke 2,8

Transport 2,6

Fahrspaß 2,3

€ Preis/Leistung 2,5



KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

An der Qualität der Karosserie gibt es wenig auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Lediglich unschöne Schweißpunkte sowie der fehlende Klarlack im Bereich der Heckklappenöffnung und unter der Motorhaube schmälern den guten Gesamteindruck etwas. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Türrahmen sind aus einem Stück gefertigt und nicht wie sonst oft bei asiatischen Marken aus mehreren Einzelteilen zusammengeschweißt. Den Unterboden hat KIA ordentlich verkleidet, die seitlichen Bereiche sind großflächig abgedeckt; lediglich der mittlere Bodenbereich um den Auspuff sowie der hintere Bereich sind etwas zerklüftet - und die untere Motorraumabdeckung hat ein großes (Wartungs-)Loch. 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.

O Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten, das ist umständlich bei der Handhabung. Ungewöhnlich: Gegen 95 Euro Aufpreis kann man einen Teleskopdämpfer ordern - das sollte bei über 33.000 Euro Grundpreis aber inklusive sein.

3,0 Alltagstauglichkeit

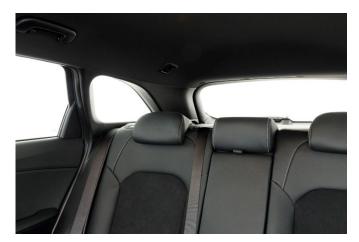
Mit dem 50 Liter fassenden Benzintank ergibt sich eine theoretische Reichweite von etwa 725 km, wenn man den Ecotest-Verbrauch von 6,9 l/100 km ansetzt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 436 kg – das reicht für vier Erwachsene und etwas Gepäck, ist für einen Kombi aber eher mager. Auf dem Dach gibt's eine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man bis zu 80 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, was auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen sollte. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,41 t wiegen – vorausgesetzt, er verfügt über eine eigene Bremse. Fehlt diese, muss man sich auf ein Anhängergewicht von 600 kg beschränken. Bei einer Reifenpanne

steht nur das serienmäßige Reparaturset zur Verfügung - ein Notrad im Kofferraum ist möglich, steht aber nicht in der Optionsliste. Wer darauf Wert legt, muss sich über das Zubehörangebot behelfen. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Ceed Sportswagon nicht lieferbar. Angemessen handlich ist der Kompaktkombi im Stadtverkehr: Mit 4,60 m Länge und 2,04 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man grundsätzlich nicht zu schwer einen Parkplatz, und der Wendekreis von 11,1 m vereinfacht das Rangieren.

 Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nur über das Zubehörprogramm erhältlich.

2,7 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorne, weil man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse kann man vorn gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer. Es gibt in der getesteten Ausstattungsvariante GT Line serienmäßig eine Rückfahrkamera, die für präzises Rangieren von Vorteil ist. Ebenfalls serienmäßig an Bord sind Parksensoren am Heck; gegen Aufpreis bekommt man einen Parkassistenten, der dann auch Sensoren an der Front umfasst. 360-Grad-Kameras sind nicht erhältlich. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in üblicher Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen. Beim Kombi ist die Sicht nach schräg hinten günstiger als bei der kompakten Karosserievariante. Daher fällt die ADAC Rundumsichtmessung noch zufriedenstellend und damit entsprechend besser als beim "normalen" Ceed aus. Die



Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach hinten.

Sicht in den Außenspiegeln - auf der Fahrerseite mit asphärischem Bereich für eine optimierte seitliche Sicht - ist ebenfalls zufriedenstellend, genauso im Innenspiegel, der bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch abblenden kann. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst ordentlich, die Frontscheibe wird in weiten Teilen vom Wasser befreit.

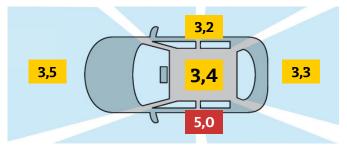
(+) Bei den Scheinwerfern setzt KIA auf ein LED-Projektionssystem, lässt aber ärgerlicherweise eine automatische Leuchtweitenregulierung eine Scheinwerferreinigungsanlage weg. Die Ausleuchtung ist gut, die homogene Lichtverteilung, der Kontrast und die gute Reichweite gefallen. Die Steuerung des Fernlichts kann dem Assistenten überlassen werden, der automatisch auf- und abblendet. Einen dynamischen Fernlichtassistenten, Abbiegeoder gar Kurvenlicht hat der Koreaner hingegen nicht zu bieten. Die Bremslichter sind ebenfalls in LED-Technik ausgeführt und damit gut zu erkennen sowie reaktionsschnell.

Dei Beladung - und sei es auch nur mit ein oder zwei Personen auf der Rückbank oder etwas schwererem Gepäck im Kofferraum - bleibt es dem Fahrer überlassen, ob er in nötiger Weise den Lichtkegel der Scheinwerfer manuell nach unten korrigiert oder andere Verkehrsteilnehmer blendet. Es wäre sehr wichtig, dass der Hersteller zumindest eine automatische

Leuchtweitenregulierung verbaut und keine Regelungslücken in den Typgenehmigungsvorschriften ausnutzt.

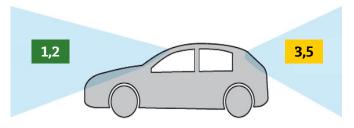
Rundumsicht

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.



2,4 Ein-/Ausstieg

① 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 insgesamt zufriedenstellender Höhe (vorn 42 cm über der Straße, Sitz nach unten eingestellt) 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 leider ohne auskommen. Die Umfeldbeleuchtung bei Dunkelheit wird über das Aktivieren der Front- und Rücklichter umgesetzt, zusätzlich werden die Außentürgriffe vorn beleuchtet.

2,3 Kofferraum-Volumen

① Der Ceed Sportswagon bietet einen großen und praktischen Kofferraum. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 395 l. Entfernt man das Rollo und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 610 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 750 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.340 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden kann man etwa 85 l unterbringen.



Mit 395 l Volumen bietet der Kofferraum des Kia ordentlich Platz für das Gepäck.

1.9 Kofferraum-Nutzbarkeit

(+) Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der Griff in der Innenverkleidung ist ergonomisch günstig gestaltet. Ein praktisches, wenn aufpreispflichtiges Extra ist der elektrische Antrieb für die Klappe. Die elektrische Heckklappe kann man automatisch öffnen lassen (Funktion abschaltbar), 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 1,89 m hoch, so dass selbst große Personen sich ihren Kopf an der Klappe kaum stoßen sollten. Außerdem ist das Heckklappenschluss mit Kunststoff ummantelt. Die Ladekante liegt nur 64 cm über der Straße und damit sehr günstig. Sie befindet sich außerdem weitgehend in einer Ebene mit dem Kofferraumboden. Das Ladeabteil wird von zwei Lampen seitlich links und rechts erhellt - vorbildlich.



Mit ca. 64 cm liegt die Ladekante auf einer angenehmen Höhe.

1,8 Kofferraum-Variabilität

(+) Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen (Option, Serie zweigeteilt). Man kann praktischerweise den schmalen mittleren Teil für Skier oder andere lange Gegenstände separat umlegen. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Es gibt drei große Fächer unter dem Kofferraum, dort lassen sich kleinere Gegenstände, aber auch lange wie das Kofferraumtrennnetz

verstauen. An den Seiten findet man links und rechts je einen Taschenhaken. Das Kofferraumtrennnetz und vier Verzurrösen sind Serie. Ein Schienensystem mit verschiebbaren Haltepunkten gibt es ebenfalls für den GT Line. Es besteht die Möglichkeit, das Gepäckraumrollo unter dem Kofferraumboden zu verstauen, wenn man beispielsweise große Gegenstände transportieren will.

2,2 INN

INNENRAUM

2,1 Bedienung

+ Die üblichen Funktionen im automobilen Alltag lassen 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 manuelle Einstellung der Sitze, des in Höhe und Reichweite verstellbaren Lenkrads sowie der Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand; optional ist eine elektrische Sitzeinstellung für den Fahrerplatz verfügbar. Die meisten Fahrzeugeinstellungen werden über den 10,25 Zoll großen Touchscreen gesteuert. 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. Die Instrumente sind als großes Display ausgeführt (Option), es gibt verschiedene Designs, neben den klassischen



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

Rundinstrumenten auch "moderne" Anzeigen. Alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über eine Ab- und Aufwärtsautomatik; mit der Fernbedienung können sie immerhin geschlossen werden, auch wenn der Motor aus ist. Ein praktisches Detail: beim Aussteigen wird im

Instrumentendisplay angezeigt, welche Fenster noch offen sind, und sei es auch nur einen Spalt.

O Völlig unverständlich: der Einklemmschutz und die Aufwärtsautomatik an den hinteren Fenstern kosten Aufpreis.

2,0 Multimedia/Konnektivität

① Das Multimedia-Angebot im Ceed Sportswagon GT-Line ist richtig gut, vieles verbaut KIA sogar serienmäßig. Das Infotainment-System umfasst ein Radio samt DAB-Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsmeldungen über UVO-Connect und eine Sprachsteuerung. Letztere zeigt bei vielen Spracheingaben wenig Verständnis - von ihr darf man sich nicht zu viel erwarten, weil nur bestimmte Funktionen mit definierten Befehlen gesteuert werden können. Die Verkehrszeichenerkennung und Konnektivitätsdienste sowie das JBL-Soundsystem mit Subwoofer sind ebenfalls serienmäßig dabei. Über eine eingebaute SIM-Karte versorgen sich die Live

Services (z.B. Verkehrsdaten) mit Daten, auch die Fahrzeug-Fernabfrage und Fernsteuerung wird darüber abgewickelt. Es lassen sich mehrere Fahrprofile anlegen und so die jeweiligen Einstellungen unterschiedlichen Personen zuordnen. Die Handyanbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist selbstverständlich ebenso möglich - leider geht das bisher nur über USB-Kabel. Es gibt zwei USB-Anschlüsse vorn (einer mit Datenverbindung, einer nur Ladefunktion) und eine 12-V-Steckdose. Ein AUX-Anschluss oder ein SD-Karten-Slot für die Navigationskarten sind nicht verfügbar. Der Kofferraum verfügt zusätzlich über eine 12-V-Steckdose. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man dagegen vergebens.

1,7 Raumangebot vorn

Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der Ceed Sportswagon vorn reichlich Platz, denn selbst über zwei Meter große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für gut 2,10 m Körpergröße reichen. Breit genug ist der Innenraum vorne

ohne Zweifel, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet. Gegen Aufpreis bringt ein Panoramaschiebedach mit Rollo Licht in den ansonsten eher düsteren Innenraum - beim GT Line ist der schwarze Dachhimmel Serie.

2,8 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen haben fast 1,90 m große Personen Platz, selbst dann, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind; begrenzend wirkt hier die Beinfreiheit, die Kopffreiheit endet erst bei 1,95 m Körpergröße. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist gut, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet und der Dachhimmel beim GT Line nur in schwarz erhältlich ist. Das große, optionale Schiebedach reicht nicht bis über die Rückbank - manche Konkurrenten haben hier eine größere Glasfläche bzw. für hinten ein zweites Panorama-Element.



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

3,5 Innenraum-Variabilität

In punkto Variabilität belässt es der Ceed Sportswagon bei dreigeteilt umklappbaren Rücksitzlehnen, wie die meisten Kompaktkombis. Vorn befinden sich 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.

2,7

KOMFORT

3,0

Federung

Der Ceed Sportswagon in der GT Line bringt ein insgesamt ausgewogenes Fahrwerk mit, aber mit straffer Grundnote. Adaptive oder einstellbare Dämpfer gibt es nicht. In Kombination mit den 18-Zoll-Rädern ist er innerorts etwas steifbeinig unterwegs, was besonders dann auffällt, wenn Unebenheiten größere Federwege erfordern. So sind Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel deutlicher zu spüren, während flachere Unebenheiten geschmeidiger absorbiert werden. Quererhebungen wie Geschwindigkeitshügel werden je nach Höhe

mehr oder weniger deutlich nach innen weitergereicht. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt der Fahrkomfort, die sportliche Ausrichtung bleibt aber erhalten. Auf der Landstraße werden die Unebenheiten angemessen geschluckt, der Ceed Sportswagon liegt dabei verbindlich auf der Straße. Auf der Autobahn kann man lange Strecken entspannt absolvieren, nur ab und an sorgen regelmäßige Bodenwellen für eine leichte Stuckerneigung.

2.5 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz sind beim Ceed Sportswagon in GT Line-Ausstattung unter anderem in der Höhe einstellbar und bieten in der Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen. Der Fahrersitz verfügt über eine elektrische Sitzverstellung mit Memory-Funktion (Option) und kann zusätzlich in der Neigung eingestellt werden. Die angenehm gepolsterten Sitze sind gut konturiert und bieten einen

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

3,2 Innengeräusch

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

dahinrollen. Bei höheren Geschwindigkeiten kommen die allgemeinen Fahr- und Windgeräusche zunehmend ins Spiel und prägen die Geräuschkulisse. Mit 69,6 dB(A) im Innenraum ist der Kombi bei 130 km/h dann doch eher laut.

2,3 Klimatisierung

① In der getesteten Ausstattung GT Line besitzt der Ceed Sportswagon serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik. Einen Luftgütesensor gibt es allerdings nicht und damit auch keine Umluftautomatik. Getönte Scheiben im Fond sind Serie.

Die vorderen Sitze sowie das Lenkrad lassen sich ab Werk beheizen, die äußeren Fondsitze gegen Aufpreis. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze gibt es nur für die Platinum-Ausstattung, dann sogar serienmäßig.

1,9

MOTOR/ANTRIEB

,7 Fahrleistungen

① Der 1,5 l-Turbobenziner entwickelt 160 PS und ein maximales Drehmoment von 253 Nm, das bereits bei 1.500 l/min anliegt. Damit sind flotte Fahrleistungen möglich. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Kombi in 4,8 s, von 80 auf 120 km/h in 6,1 s. Die Zwischenspurts bei innerstädtischen

Geschwindigkeiten sind ebenfalls schnell erledigt, von 15 auf 30 km/h sprintet der Ceed in 1,2 s. KIA verspricht von 0 auf 100 km/h 8,8 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

① 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 zurückhaltend, darüber tritt der Turbobenziner energisch an und sorgt zwischen 2.000 und 5.000 Touren für guten Vortrieb. Jenseits dieser Drehzahlen lässt der Vorwärtsdrang allmählich nach, das Getriebe wählt gern schon eher einen höheren Gang.

2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ KIA verbaut hier ein Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen. Das Trockenkupplungsgetriebe schaltet geschmeidig und meistens sinnvoll, nur der erste Gang wird teilweise zu weit ausgedreht; 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 2.500 1/min. Der Motorstart läuft über den Anlasser zügig und kultiviert, so schnell und geschmeidig wie mit dem Mildhybridsystem und

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

1,9

FAHREIGENSCHAFTEN

2.3 Fahrstabilität

Der Ceed Sportswagon bietet eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder; die recht breiten Reifen und die straffere Fahrwerksabstimmung der GT Line-Ausstattung wirken sich hier positiv aus. Trotzdem beeinflussen Spurrinnen die Richtungsstabilität den KIA nur wenig. Aufbaubewegungen und Wippen nach Bodenwellen sind nur wenig zu spüren, sie halten sich in engen Grenzen. Hebt man das Gaspedal abrupt in Kurven, zeigt sich zwar eine leichte Lastwechselreaktion, diese wird bei Bedarf jedoch zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der Ceed gut beherrschbar und ist sicher unterwegs.

Im ADAC Ausweichtest reagiert der Koreaner auf das erste Anlenken recht spontan und drängt erst im Lastwechsel mit dem Heck moderat nach außen; das ESP greift unterstützend ein und stabilisiert den Kombi präzise. 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. Der Wagen schiebt im Grenzbereich leicht über alle vier Räder und bremst sich so ab, für Stabilität sorgen dabei die gezielten ESP-Eingriffe. So bleibt der Ceed gut beherrschbar, auch weil Korrekturen des Fahrers selbst im Grenzbereich gut umgesetzt werden.

2,0 Lenkung

① Lenkbefehle werden spontan umgesetzt, die Lenkung bietet eine angemessene Rückmeldung und ein gutes Gefühl. Die Zentrierung passt, so dass man auch lange 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.

1,4 Bremse

① Die Bremsanlage des KIA Ceed Sportswagon in GT-Line Ausstattung spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Koreaner nach

nur 31,9 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - ein hervorragender Wert.



1,9

SICHERHEIT

- DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

1,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

(+) In der GT Line-Ausstattung bietet der Ceed Sportswagon zahlreiche Fahrerassistenzsysteme, die meisten sogar serienmäßig. Es gibt eine Kollisionswarnung, Notbremssystem inklusive Personenerkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder Lenkeingriff. Der Spurwechselassistent ist ebenfalls Serie, er umfasst überdies den Ausparkassistenten, der mit den Radarsensoren am Heck kreuzenden Verkehr überwacht und Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist Serie, ebenso die aktive Geschwindigkeitsregelung ACC. Nur der Autobahnassistent und die navigationsbasierte Geschwindigkeitsregelung kosten im Paket Aufpreis. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung, die ebenfalls die Daten des Navigationssystems berücksichtigt, ist Serie. Die Reifendrücke werden über Sensoren in den Reifen überwacht (Option), was genauer funktioniert als eine Überwachung mittels ABS-Sensoren (Serie). Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

2,3 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, bestätigt 08/2021); dieses Ergebnis gilt auch für den Sportswagon. Der Kombi bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags serienmäßig. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis 1,95 m Größe. Die hinteren Kopfstützen kann man nur für etwa 1,70 m große Personen ausziehen, das ist bestenfalls ausreichend. 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. Ein Kofferraumtrennnetz gibt es serienmäßig, es lässt sich hinter den Rücksitzen befestigen. Die Verzurrösen sind immerhin an Karosserie und nicht auf dem beweglichen Kofferraumzwischenboden angebracht, die hinteren Ösen machen aber nicht den stabilsten Eindruck.

☐ Die Kombitasche mit Warndreieck und Verbandkasten findet unter dem Kofferraumboden ihren Platz und ist dort im Notfall unter Umständen schlecht erreichbar.

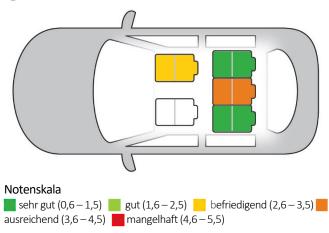
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
City	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems- system	Serie
	Vorausschauender Kreu- zungsassistent	nicht erhältlich
「 六 」	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
ET3)	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
ET3	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
ြေ	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
A	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
P zzzz ▲	Müdigkeitswarner	Serie
80	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

2.2 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, dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. 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 können über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden. Der Mittelsitz auf der Rückbank eignet sich nur schlecht für Kindersitze, hier gibt es keine Isofix-Halterungen und die Gurtanlenkpunkte liegen ungünstig. Alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel reagierenden Einklemmschutz - allerdings die hinteren nur gegen Aufpreis.

Kindersitze

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



3,4 Fußgängerschutz

Beim Euro NCAP Test kann der Ceed lediglich 68 Prozent für den Fußgängerschutz erreichen. Besondere Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube sind nicht verbaut. Ein Notbremsassistent mit Personenerkennung ist in der GT Line-Ausstattung jedoch Serie, so können Kollisionen vermieden oder zumindest die Aufprallschwere reduziert werden.

3,2

UMWELT/ECOTEST

3.9 Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Ceed Sportswagon mit dem 1,5 l-Turbobenziner in Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liegt im Ecotest bei 6,9 Liter Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine hohe CO2-Bilanz von 186 g pro km. Nach den Ecotest-Maßstäben reicht das nur für 21 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 6,8 l, außerorts bei 6,0 l und auf der Autobahn bei 8,3 l alle 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,8
Durchschnitt	6,0 D 7,7 B
Landstraße	6,0
Durchschnitt	4,8 D 5,6 B
Autobahn	8,3
Durchschnitt	6,6 D 7,6 B
Gesamtverbrauch	6,9
Durchschnitt	5,5 D 6,5 B

2,5 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 35 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten kommt der Ceed Sportswagon 1.5 T-GDI damit auf 56 Punkte und erzielt nur drei von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

2,5

AUTOKOSTEN

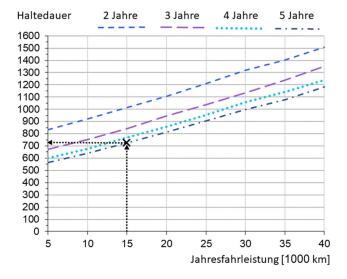
2.5

Monatliche Gesamtkosten

Der Preis von 33.290 Euro ist durchaus selbstbewusst, auch wenn die Ausstattung umfangreich ausfällt und der Ceed Sportswagon GT Line 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 Paketen. Neben den Anschaffungskosten spielen aber auch die Unterhaltskosten eine Rolle, und hier schneidet der Ceed aufgrund der recht hohen Betriebsaufwendungen (v.a. Kraftstoff) nicht so gut ab. Die Kfz-Steuer beträgt 121 Euro pro Jahr. Die Einstufungen bei der Versicherung sind moderat, die Haftpflicht liegt bei Klasse 14, die Vollkasko bei 17 und Teilkaskoversicherung bei Klasse 19. Besonders hervorzuheben ist die Garantie von sieben Jahren bis 150.000 km.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 723 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Тур	1.0 T-GDI	1.0 T-GDI	1.6 GDI Plug-in Hybrid DCT6	1.5 T-GDI	1.6 CRDi 48V
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/998	4/1580	4/1482	4/1598
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	88 (120)	104 (141)	118 (160)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	172/1500	265/4000	253/1500	280/1500
0-100 km/h [s]	12,0	11,4	10,8	8,6	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	190	200	210	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,8/6,415	5,8/6,415	1,1/1,3 S	5,8/6,315	4,2/4,71D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	133/145	133/145	28/29	132/142	109/124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/19	14/17/19	17/21/20	14/17/19	14/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	129	129	32	131	211
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	633	633	617	656	682
Preis [Euro]	25.690	26.290	35.690	27.590	31.490

Aufl	Dau				Vers	sicherung	Kraf	tstoff		
ST SR CP C	= Stufenheck = Schrägheck = Coupe = Cabriolet = Roadster	KT = Kleintransporter HKB = Hochdachkombi TR = Transporter BU = Bus SUV = Sport Utility Vehicle	GE	= Kombi = Van = Geländewagen = Pick-Up	KH VK TK	= KFZ-Haftpfl. = Vollkasko = Teilkasko	N S SP D	= Normalbenzin = Superbenzin = SuperPlus = Diesel	FG G E	= Flüssiggas = Erdgas = Strom



HERSTELLERANGABEN

4-ZylTurbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM	, Otto-Partikelfilter
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	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,11
CO₂-Ausstoß (WLTP)	138 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	m²/
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17V
Länge/Breite/Höhe	4.605/1.800/1.460 mm
Leergewicht/Zuladung	1.407/473 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	625/1.6941
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1410 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	501
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Zilina

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe	D) 4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	31,9 m
Reifengröße Testwagen	225/40 ZR18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Ecotest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/6,0/8,3 l/100km
CO₂-Ausstoß Ecotest	160 g/km (WTW* 186 g/km)
Reichweite	725 km
Innengeräusch 130 km/h	69,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.444/436 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/750/1.340

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

Betriebskosten	165 Euro	Werkstattkosten	74 Euro
Fixkosten	88 Euro	Wertverlust	396 Euro
Monatliche Gesamtkoster	1		723 Euro
Steuer pro Jahr	121 Euro		
Versicherungs-Typklassen	14/17/19		
Basispreis Ceed Sportswa	33.290 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.04.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.480 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.431 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)

-
-/Serie/-
-
Serie
Serie
-/Serie/Serie
2.090 Euro° (Paket)/Serie
2.090 Euro° (Paket)
Serie/-
-
Serie
Serie
Serie/-
Serie
-
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie/-/Serie/Serie
Serie
Serie
Serie
-/Serie
Serie/-
Serie/1.490 Euro° (Paket)
Serie
Serie
Serie
im Zubehör

TESTURTEIL

Metalliclackierung

Schiebedach/Panoramaglasdach

AUTOTEST (ohne Autokosten)				
AUTOKOSTEN				
KATEGORIE Karosserie/Kofferraum	NOTE 2,5			
Verarbeitung	2,8			
Alltagstauglichkeit	3,0			
Licht und Sicht	2,7			
Ein-/Ausstieg	2,4			
Kofferraum-Volumen	2,3			
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,9			
Kofferraum-Variabilität	1,8			
Innenraum	2,2			
Bedienung	2,1			
Multimedia/Konnektivität	2,0			
Raumangebot vom	1,7			
Raumangebot hinten	2,8			
Innenraum-Variabilität	3,5			
Komfort	2,7			
Federung	3,0			
Sitze	2,5			
Innengeräusch	3,2			
Klimatisierung	2,3			

	2,5
KATEGORIE N	NOTE
Motor/Antrieb	1,9
Fahrleistungen	1,7
Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,1
Schaltung/Getriebe	2,1
Fahreigenschaften	1,9
Fahrstabilität	2,3
Lenkung	2,0
Bremse	1,4
Sicherheit	1,9
Aktive Sicherheit - Assistenzsyste	me 1,1
Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kindersicherheit	2,2
Fußgängerschutz	3,4
Umwelt/Ecotest	3,2
Verbrauch/CO2	3,9
Schadstoffe	2,5

ab 650 Euro°

990 Euro

Stand: Januar 2023 Test und Text: M. Ruhdorfer

