



## KIA Ceed Sportswagon 1.6 GDI Plug-in Hybrid Spirit DCT6

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (104 kW / 141 PS)

Wer einen kompakten Kombi mit gutem Platzangebot und Plugin-Hybrid-Antrieb sucht, hat nicht viel Auswahl. Der Ceed Sportswagon Plugin ist eines der raren Modelle. Er verlangt im Innenraum fast keine Kompromisse, selbst unter dem Kofferraum gibt es noch kleine Fächer - einzig ein Reserverad findet keinen Platz mehr. Ansonsten können sich selbst vier Erwachsene samt reichlich Gepäck auf Reisen begeben und den komfortablen Komfort genießen.

Rein elektrisch wird die Reise nicht so weit gehen, weil nach knapp 50 km die Batterie leer ist. Allerdings ist der KIA vergleichsweise sparsam (18,9 kWh/100 km), so dass der Ceed mit einer kompakteren Batterie auskommt (8,9 kWh). Deren Vorteil: Sie ist schneller wieder aufgeladen als bei vielen Konkurrenten. Fährt man mit leerer Batterie weiter, liegt der Verbrauch bei 5,8 l/100 km, was für einen Benziner ein guter Wert ist. So lässt sich auch der nur 37 Liter große Benzintank verschmerzen. Dass es im ADAC Ecotest nicht zu mehr als drei Sternen reicht, liegt nur an den Schadstoffemissionen, die zwar alle gesetzlichen Anforderungen einhalten, aber nicht vorbildlich niedrig sind.

Mit über 35.000 Euro ist der Grundpreis in Spirit-Ausstattung auf den ersten Blick sehr hoch, die Serienausstattung fällt jedoch umfangreich aus; so reichen noch zwei Pakete für zusammen knapp 1.800 Euro und man hat praktisch Vollausrüstung. Die umfangreiche Ausstattung relativiert den Preis durchaus, zumal man einen aufwendigen Antrieb bzw. praktisch zwei Antriebe erhält. Bis Ende 2021 kann man zusätzlich von der Innovationsprämie profitieren, die beim Ceed Plugin immerhin 6.750 Euro ausmacht - plus Umsatzsteuerersparnis auf den Herstelleranteil von 2.250 Euro. Etwa 30.000 Euro sind für den Testwagen durchaus attraktiv. **Konkurrenten:** u.a. Seat Leon eHybrid, Skoda Octavia eHybrid.

- +** umfangreiche Serienausstattung, zahlreiche Assistenten, viel Platz im Innenraum, sparsamer Antrieb, sicheres und angemessen komfortables Fahrwerk
- Extras in Paketen, kein Fehlbetankungsschutz, keine automatische Leuchtweitenregulierung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,0

### Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,6
	Fahrspaß	3,4
	Preis/Leistung	2,1

Ecotest ☆☆☆☆

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,7 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 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, besonders der Motor nach unten und die seitlichen Bereiche sind großflächig abgedeckt; lediglich der mittlere Bodenbereich um den Auspuff sowie der hintere Bereich sind etwas zerklüftet. Im Innenraum bemüht

### 3,3 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Ceed Sportswagon Plugin im Ecotest bei etwa 47 km - KIA gibt in den technischen Daten also etwas optimistisch eine elektrische Reichweite von 55 km (NEFZ) an; innerorts sind Reichweiten über 50 km aber durchaus möglich. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man alleine mit der 37 l-Tankfüllung etwa 635 km weit. Das Vollladen einer "leeren" Batterie dauert zwei Stunden und 45 Minuten bei 3,3 kW - der Ceed Plugin kann leider nur einphasig und auch mit Typ 2 Stecker nur bis knapp 15 A geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 8,9 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker kostet Aufpreis.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 454 kg - das reicht für vier Erwachsene samt etwas Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes ausreichen. Einen

### 2,5 Licht und Sicht

Die Fahrzeugecken lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorne, weil man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorn kann man gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer. Es gibt in der getesteten Ausstattungsvariante Spirit 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. 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

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.

Anhänger mit eigener Bremse zieht der Ceed Sportswagon Plugin bis zu einem Gewicht von 1,3 Tonnen - das ist für ein Plugin-Hybrid-Modell nicht schlecht und erweitert die Einsatzmöglichkeiten des Korea-Kombis. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darfer nur bis 600 kg wiegen. Runflat-Reifen oder ein Reserverad sind nicht verfügbar, letzteres hat unter dem Kofferraumboden keinen Platz mehr. Der Wendekreis liegt bei 11,1 m, das geht für den Alltag in Ordnung. Die Fahrzeugbreite von knapp 2,04 m (inkl. Außenspiegel) und die Länge von 4,61 m sind nicht weiter hinderlich in der Stadt, wirklich kompakt ist der Kombi aber auch nicht mehr.

⊖ Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht erhältlich. Die Öffnung des Tankstutzens ist so groß, dass man auch mit der Dieselpistole nachtanken kann; auch gibt es innen im Stutzen keine extra Klappe, die das Einhängen der Pistole verhindern könnte.



Breite Dachsäulen behindern die Sicht nach hinten.

zufriedenstellend und damit entsprechend besser als beim "normalen" Ceed aus. Die Sicht in den Außenspiegeln - auf der Fahrerseite mit asphärischem Bereich für eine optimierte seitliche Sicht - ist ebenfalls zufriedenstellend, ebenfalls im Innen Spiegel, 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-Projektions-system, lässt aber ärgerlicherweise eine automatische Leuchtweitenregulierung und eine Scheinwerferreinigungs-anlage weg. Die Ausleuchtung ist gut, die homogene Lichtverteilung, der Kontrast und die gute Reichweite gefallen. Das Abbiegelicht wird über die Nebelscheinwerfer umgesetzt, eine dürftige Lösung, aber besser als nichts. 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, 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

## 2,4 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 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

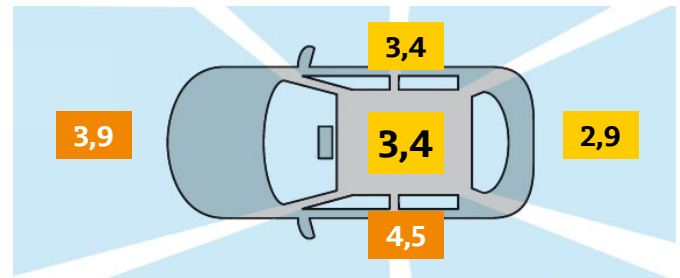
## 2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Ceed Sportswagon Plugin bietet reichlich Stauraum, insbesondere für einen Plugin-Hybriden mit zusätzlicher größerer Batterie; er hat ähnlich viel Platz zu bieten wie der deutlich größere Passat Variant GTE von Volkswagen. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 395 Liter. Entfernt man das Rollo und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 610 Liter. 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 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.340 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden kann man etwa 60 Liter unterbringen.

eine automatische Leuchtweitenregulierung verbaut und keine Regelungslücken in den Typgenehmigungsvorschriften ausnutzt.

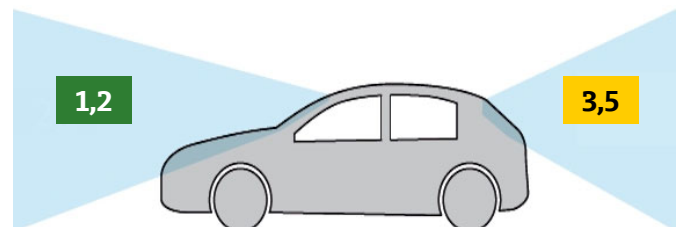
## Rundumsicht

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.



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.



Mit 395 l Volumen bietet der Kofferraum des Kia ordentlich Platz für das Gepäck. Gegenüber den herkömmlich angetriebenen Versionen muss man keine Abstriche machen.

## 1,8 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. 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 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 erhellt - vorbildlich.

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. 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 vier praktische Fächer im Kofferraum, dort lassen sich kleinere Gegenstände, das Kofferraumtrenngitter sowie die Ladekabel verstauen. An den Seiten findet man links einen und rechts zwei Taschenhaken. Das

Kofferraumtrenngitter und vier Verzurrösen sind Serie, Letztere befinden sich aber auf den klappbaren Elementen des Kofferraumbodens, so dass sie sich nicht für das Fixieren schwerer Gegenstände eignen. Ein Schienensystem ist für den Plugin nicht lieferbar. Es besteht aber die Möglichkeit, das Gepäckraumrollo unter dem Kofferraumboden zu verstauen, wenn man beispielsweise große Gegenstände transportieren will.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,0 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.

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. Die Instrumente sind analog ausgeführt, in der Mitte gibt es ein großes Display, das die Bordcomputer-Informationen darstellt. Das digitale Kombiinstrument (12,3 Zoll) ist für den Plugin-Hybriden nicht erhältlich.

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.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung können angesichts der Fahrzeugklasse überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und logisch, nachdem man sich daran gewohnt hat.

## 2,6 Multimedia/Konnektivität

Das Multimedia-Angebot im neuen Ceed ist recht ordentlich, einiges verbaut KIA in der Spirit-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 mit unter 1.100 Euro aber nicht zu teuer, zumal dann auch die Verkehrszeichenerkennung und Konnektivitätsdienste dabei sind. Über eine eingebaute SIM-Karte versorgen sich die Live Services (z.B. Verkehrsdaten) mit Daten, auch die Fahrzeug-

Fernabfrage und Fernsteuerung werden darüber abgewickelt. Die Handyanbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist selbstverständlich auch möglich. Es gibt zwei USB-Anschlüsse vorn (einer mit Datenverbindung, einer nur Ladefunktion) und eine 12-V-Steckdose. Der AUX-Anschluss und der SD-Karten-Slot für die Navigationskarten sind mit dem neuen Infotainmentsystem entfallen. Der Kofferraum verfügt zusätzlich über eine 12-V-Steckdose. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man dagegen vergebens, auch das JBL-Soundsystem ist für den Plugin-Hybriden nicht lieferbar.

## 1,6 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.

## 2,7 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.



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

## 3,0 Innenraum-Variabilität

In punkto Variabilität belässt es der Ceed Sportswagon bei dreigeteilt umklappbaren Rücksitzlehnen, wie die meisten Kompaktfahrzeuge. 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

### 2,8 Federung

Der Ceed Sportswagon bietet auch als Plugin-Hybrid einen ordentlichen Federungskomfort; adaptive oder einstellbare Dämpfer gibt es nicht. Der Testwagen mit 17-Zoll-Rädern lässt kleinere Anregungen und Kanten nur moderat bis zu den Insassen durchdringen. So federt der kompakte KIA innerorts ganz passabel, kurzweilige Fahrbahnen und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen aber etwas deutlicher in den Innenraum durch. Dennoch ist hier ein zufrieden-

stellender Federungskomfort geboten, auch besser als beim Vorgänger. Mit zunehmender Geschwindigkeit spricht die Federung williger an. Auf der Landstraße werden die Unebenheiten gut geschluckt, der Ceed liegt dabei recht ruhig und verbindlich auf der Straße. Auf der Autobahn kann man lange Strecken entspannt absolvieren, nur ab und an sorgen regelmäßige Bodenwellen für eine leichte Stuckerneigung.

## 2,7 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz sind beim Ceed Sportswagon in Spirit-Ausstattung in der Höhe einstellbar und bieten in der Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen. Optional lässt sich der Fahrersitz elektrisch einstellen (mit Memory-Funktion), für den Beifahrersitz gibt es diese Option nicht. Die angenehme gepolsterten Sitze sind gut konturiert und bieten einen angemessenen Seitenhalt. Die Sitzposition 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.

## 3,3 Innengeräusch

Der Antrieb ist im reinen E-Modus natürlich nahezu lautlos, so rollt man etwa bis Landstraßentempo angenehm leise dahin. Bei höheren Geschwindigkeiten kommen die allgemeinen Fahr- und Windgeräusche zunehmend ins Spiel und dominieren die Geräuschkulisse. Mit 69,4 dB(A) im Innenraum ist der

Ceed Sportswagon bei 130 km/h kein Leisetreter. Der Vierzylinder-Benziner verhält sich akustisch recht zurückhaltend, zumindest solange man ihn nicht zu sehr fordert. Bei hohen Drehzahlen wird er jedoch laut und ist im Innenraum deutlich zu hören.

## 2,5 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattung Spirit besitzt der Ceed serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Beschlagsensor. Einen Luftgütesensor gibt es allerdings nicht und damit auch keine Umluftautomatik. Getönte Scheiben im Fond hat nur die höchste Ausstattungslinie. 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. Im Hybridsystem ist keine Heizung enthalten, der Innenraum wird über die Verbrenner-Abwärme beheizt. Damit ist aber keine Standklimatisierung möglich, eine solche bietet KIA nur bei den rein elektrischen Fahrzeugen.

# 2,0 MOTOR/ANTRIEB

## 2,1 Fahrleistungen

⊕ Der Parallelhybrid aus einem 1,6 Liter großen Vierzylindersauger (77 kW/105 PS) und einem in das Getriebe integrierten Elektromotor (45 kW/61 PS) sorgt mit einer Systemleistung von 141 PS und dem maximalen Drehmoment von 265 Nm zwischen 1.000 und 2.400 1/min für ordentliche Fahrleistungen. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Kombi in 5,8 s, die Zwischenspurts bei innerstädtischen Geschwindig-

keiten sind auf Wunsch sehr flott - typisch Elektrohybrid. Bei höheren Geschwindigkeiten geht dem Ceed Sportswagon etwas die Puste aus, das verfügbare Drehmoment ist dann auch niedriger. Laut Hersteller beschleunigt der Koreaner in 10,8 s von 0 auf 100 km/h, der Vortrieb endet bei 195 km/h - aber nur solange die Batterie noch Strom beisteuern kann. Ist sie leer, liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 168 km/h.

## 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Elektrisch unterwegs ist die Laufkultur freilich einwandfrei und angenehm. Schaltet sich der Verbrenner an, geht es weniger ruhig zu. Dass der Benziner auf Sparsamkeit getrimmt ist, kann man vor allem an der Laufkultur spüren. Der hohe Einspritzdruck führt zu einem recht rauen Motorlauf, leichte Vibrationen sind fast immer zu spüren - schlimm ist das natürlich nicht, aber geschmeidig geht anders. Ruhige Fahrweise quittiert der Antrieb mit niedrigen Drehzahlen und zurückhaltender Akustik. Fordert man aber Leistung, wird der

Vierzylinder ausgedreht und dabei unangenehm laut und dröhnig - auch eine Möglichkeit, den Fahrer zu weniger Leistungsabforderung und sparsamerer Fahrweise zu ermahnen. In Kombination mit dem Elektromotor ist die Leistungsabgabe des Antriebs recht gleichmäßig; der Benziner ist zwar eher schwachbrüstig, aber der E-Motor erhöht das Systemdrehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Dadurch hat man auch ein spontaneres Ansprechen auf Gasbefehle.

## 1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ In den Hybrid- und Plugin-Hybrid-Varianten der kleineren Baureihen verbaut KIA ein Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen. Dieses schaltet sinnvoll, wenn auch nicht immer ganz ruckfrei. Die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sind nicht zu groß, das Drehzahlniveau aber auch nicht besonders niedrig, um dem Saugmotor und seiner Drehmomentkurve gerecht zu werden. Der Gangwahlhebel ist einwandfrei verständlich und in gewohnter Weise bedienbar. Der Wechsel

zwischen Vorwärtsgängen 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.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Ceed Sportswagon bietet eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder; die recht breiten Reifen der Spirit-Ausstattung wirken sich hier positiv aus. Trotzdem beeinflussen Spurrinnen die Richtungsstabilität des KIA nur wenig. Aufbaubewegungen und geringes Wippen nach Bodenwellen sind nur wenig spüren, sie halten sich in engen 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 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 Plugin-Hybrid 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.

### 2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle einwandfrei, sie bietet eine angemessene Rückmeldung und ein recht 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.

### 3,0 Bremse

36,4 m Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand gehen noch in Ordnung (Mittel aus zehn Einzelmessungen), es gibt aber in dieser Fahrzeugklasse auch deutlich kürzere Bremswege. Für

ein Hybridfahrzeug ist das Pedalgefühl angenehm. Die Bremse lässt sich gut dosieren, der Übergang von der Rekuperation des E-Antriebs zur mechanischen Bremse ist gelungen.

## 1,9 SICHERHEIT

### 0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der Spirit-Ausstattung bietet der Ceed viele Fahrerassistenzsysteme - und das meiste sogar serienmäßig. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inklusive Personenerkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder Lenkeingriff. Der Spurwechselassistent umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit den Radarsensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist Serie, ebenso die aktive Geschwindigkeitsregelung ACC. Überdies umfasst die Spirit-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.

### 2,5 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). Der Ceed bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags serienmäßig. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,95 m Größe. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Hinten lassen sich die Kopfstützen lediglich für Menschen bis knapp 1,70 m Körpergröße weit genug herausziehen. Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind damit bei beladenem Gepäckraum schlecht zu erreichen.

### 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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	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



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, die Gurtlänge ist eingeschränkt und die Gurtanlenkpunkte liegen ungünstig. Vorbildlich: alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel reagierenden Einklemmschutz.

### 3,2 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 aber Serie, so können Kollisionen vermieden oder zumindest die Aufprallschwere reduziert werden. Bei niedrigen Geschwindigkeiten gibt der Ceed Sportswagon Plugin ein künstliches Geräusch

## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 2,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Für viele Plugin-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Auf den Ceed Sportswagon Plugin trifft das auch weitgehend zu, wobei er dank des speziell abgestimmten und damit sehr effizienten Verbrenners gegenüber dem 1,4-l-Turbobenziner praktisch immer im Vorteil ist. KIA verbaut ein erstaunlich sparsames Hybridsystem, so dass man mit einer recht kleinen Batterie trotzdem die inzwischen zum Standard gewordenen knapp 50 km rein elektrisch kommt. Wer aber oft weite Strecken fährt oder wenig Möglichkeiten zum Laden hat, sollte eher den 136 PS Diesel ins Visier nehmen, der läuft sparsam und sauber. Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen.

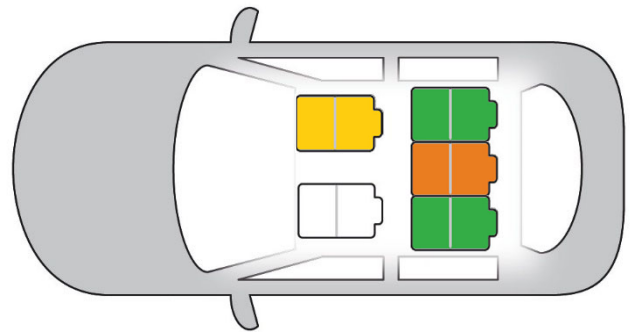
Startet man den Ceed Plugin mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 47 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - KIA gibt

### 3,3 Schadstoffe

Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung; um die Grenzwerte der Euro 6d-TEMP Abgasnorm einzuhalten, verbaut KIA einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikelaustritt durchaus und liegt nun in allen Betriebszuständen unter den gesetzlichen Grenzwerten. Jedoch werden die hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht ganz erreicht, so dass der Ceed hier einige Punkte verliert; stärker ins Gewicht fällt aber der erhöhte CO-Ausstoß im Autobahnzyklus. Die Emissionen anderer Schadstoffe wie NO<sub>x</sub> liegen auf niedrigem Niveau.

### 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)

von sich, damit er auch elektrisch angetrieben gehört wird.

als Reichweite maximal 55 km an, was bei sehr verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts gradeso möglich sein kann. Der reine Stromverbrauch liegt bei 18,9 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden mit diesem Nutzwert ein gutes Ergebnis, selbst für ein reines Elektroauto wäre das völlig in Ordnung.

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 5,8 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 5,0 l/100 km, auf der Landstraße bei 5,1 l/100 km und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 7,6 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der Ceed Sportswagon Plugin auf den ersten 100 km 8,6 kWh Strom und 3,3 l Super. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 134 g pro km, unter Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 39 von maximal 60 möglichen Punkten.

Insgesamt also ein ordentliches Ergebnis. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch ebenfalls Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der KIA Ceed Sportswagon Plugin mit den zwei Antriebsherzen nur 27 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten liegt er damit bei 66 Zählern, die für drei von fünf Sternen im Ecotest genügen.

## 2,0 AUTOKOSTEN

### 2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Preis von 35.278 Euro (16 % USt.) für das getestete Modell liegt etwa 7.000 Euro über dem reinen Benziner - auf den ersten Blick eine Menge Geld, aber die aktuelle Innovationsprämie senkt den Aufpreis deutlich. Dann ist der Plugin ein interessantes Angebot, weil umfangreich ausgestattet und sparsam im Betrieb. Wer häufig Strom nachlädt, kann deutlich günstiger als mit einem reinen Verbrenner unterwegs sein. Serienmäßig an Bord sind beispielsweise Parksensoren hinten, Lenkrad- und Sitzheizung vorn, digitaler Radioempfang, ein Notbremssystem samt Personenerkennung und die Voll-LED-Scheinwerfer. Weiter

aufrüsten ist natürlich möglich, Details wie Parksensoren vorn inklusive Parklenkassistent, ein Navigationssystem samt Verkehrszeichenerkennung, Schiebedach oder Teillederausstattung 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 32 Euro pro Jahr (Berechnung nach WLTP). Die Einstufungen bei der Versicherung bleiben im Rahmen, die Haftpflicht ist mit Klasse 14 günstig, die Vollkasko- (Klasse 22) und Teilkaskoversicherung (Klasse 21) kommen da schon etwas teurer.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 T-GDI Attract	1.0 T-GDI Edition 7	1.4 T-GDI Vision	1.6 GDI Plug-in Hybrid Vision DCT6	1.6 CRDi 115 Eco- Dynamics+ Edition 7	1.6 CRDi 136 Eco- Dynamics+ Vision
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/998	4/1353	4/1580	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	73 (100)	88 (120)	103 (140)	104 (141)	85 (115)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	172/1500	242/1500	265/4000	280/1500	280/1500
0-100 km/h [s]	12,0	11,3	9,1	10,8	11,1	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	190	210	200	192	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	118	118	128	28	96	98
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/20/21	14/22/21	14/22/21	14/22/21	15/24/21	15/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	84	84	108	32	198	200
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	17.244	19.778	22.800	34.108	22.898	25.432

#### 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.-Hybrid (PlugIn, Otto/Elektro), Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC, OPF	
Hubraum	1.580 ccm
Leistung	104 kW/141 PS bei 5.700 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	34 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17 V
Länge/Breite/Höhe	4.605/1.800/1.465 mm
Leergewicht/Zuladung	1.533/497 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	437/1.506 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	37 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Žilina

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,1 m
EcoTest-Verbrauch	3,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,0/5,1/7,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	73 g/km (WTW* 134 g/km)
Reichweite	680 km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.576/454 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/750/1.340 l

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

Betriebskosten	93 Euro	Werkstattkosten	65 Euro
Fixkosten	103 Euro	Wertverlust	327 Euro
Monatliche Gesamtkosten	588 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/22/21		
Basispreis Ceed Sportswagon 1.6 GDI Plug-in Hybrid Spirit DCT6	35.278 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.01.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.840 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.950 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> 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	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	770 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	770 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	965 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
Spurwechselassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	965 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/965 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	ab 575 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	965 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

### AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Oktober 2020  
Test und Text: M. Ruhdorfer