



KIA XCeed 1.6 GDI Plug-in-Hybrid Spirit DCT6

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (104 kW / 141 PS)

SUV-Modelle sind schwer in Mode, selbst solche, die letztlich nur so aussehen. Letztere werden dann gerne als Crossover bezeichnet, wenn sie bis auf ein paar optische Anleihen im Grunde keinen Schritt weiter Richtung Geländegängigkeit gehen als ihr "ziviles" Pendant. Zu dieser Gattung zählt auch der KIA XCeed, der prinzipiell auf dem Ceed basiert. Es gibt ein wenig mehr Bodenfreiheit und dezente Kunststoffbeplankung rundum, aber selbst Grundsätzliches wie Allradantrieb ist nicht lieferbar. Im Falle des XCeed wurde nicht einfach nur das Blechkleid des Ceed mit ein paar Accessoires geschmückt, sondern auch ein paar optische Änderungen an der Karosserie selbst vorgenommen. Das Ergebnis ist durchaus gefällig und lässt auf den ersten Blick an ein kompaktes SUV denken. Das täuscht sogar darüber hinweg, dass selbst ein VW up! zwei Zentimeter höher ist.

Der XCeed bringt also den Vorteil einer etwas höheren Sitzposition mit, aber nicht gleich das typische Bündel an Nachteilen. Dazu würden deutlich mehr Fahrwiderstände und höheres Gewicht zählen. Zwar ist der getestete XCeed mit über 1,5 Tonnen nicht gerade leicht - das liegt aber am Plugin-Hybridantrieb. Denn für diese Antriebsgattung gehört er tatsächlich zu den Leichtesten. Er ist so auch relativ sparsam unterwegs, verbraucht im Ecotest 3,9 l Super und 7,6 kWh auf 100 km. Relativ deshalb, weil der Ceed als Kombi mit diesem Antriebssystem nochmal etwa 10 Prozent weniger verbraucht. Etwas mehr Stirnfläche und größere Reifen lassen sich eben nicht wegzaubern. Und auch etwas mehr Geld muss man bei der Anschaffung in die Hand nehmen: Mit 36.350 Euro ist der stylische XCeed etwa 1.000 Euro teurer als der praktische Ceed Sportswagon, die es beide mit dem sparsamen Plugin-Hybridantrieb gibt. **Konkurrenten:** u.a. Seat Leon eHybrid, VW Golf eHybrid.

- +** zahlreiche Assistenten, umfangreiche Serienausstattung, sieben Jahre Garantie und Onlinedienste, sparsamer Antrieb, komfortables und sicheres Fahrwerk
- Extras in Paketen, schlechte Rundumsicht, keine automatische Leuchtweitenregulierung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **1,8**

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,2
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,1

Ecotest **★★★★☆**

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Die Qualität der Karosserie ist einwandfrei, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Türrahmen sind aus einem Stück gefertigt und nicht wie sonst oft bei asiatischen Marken aus mehreren Einzelteilen zusammengesweißt. Den Unterboden hat KIA ordentlich verkleidet, besonders der Motor nach unten und die seitlichen Bereiche sind großflächig abgedeckt; lediglich der mittlere Bodenbereich um den Auspuff sowie der hintere Bereich sind etwas zerklüftet. Im Innenraum bemüht sich KIA um ansehnliche Qualität und einen wertigen Eindruck. Die oberen Bereiche der vorderen

Türverkleidungen und des Armaturenbretts sind weich gestaltet; letzteres ist nahe der Vorderkante mit einer geprägten Naht versehen, um Leder zu suggerieren. Der Dachhimmel ist hochwertig, alle Dachsäulenverkleidungen müssen aber ohne Stoffüberzug auskommen. Einige Kanten und Ränder sind mit Aluapplikationen aufgewertet. Auch die Verarbeitung passt, es klappert und scheppert nichts.

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

3,1 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des XCeed Plugin im Ecotest (innerorts, außerorts, Autobahn) bei etwa 38 km - KIA gibt 54 km (mit 18 Zoll-Felgen) für den gemischten Betrieb an, wirbt im Prospekt mit bis zu 58 km im Stadtverkehr. Innerorts sind Reichweiten über 50 km durchaus möglich, dann muss es aber schon gemütlich vorangehen. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man alleine mit der 37 l-Tankfüllung etwa 610 km weit. Das Vollladen einer "leeren" Batterie (8,9 kWh) dauert zwei Stunden und 45 Minuten bei 3,3 kW - der XCeed Plugin kann leider nur einphasig und auch mit Typ 2 Stecker nur bis knapp 15 A geladen werden. Leer deshalb in Anführungsstrichen, weil ein Plugin-Hybrid immer einen gewissen Strompuffer in der Batterie zurückbehält, um hybridisch fahren zu können. Insgesamt werden beim XCeed Plugin für eine vollständige Ladung 8,6 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker kostet Aufpreis.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 468 kg - das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach sind

Lasten bis 80 kg erlaubt, die Dachleisten zur einfacheren Befestigung von Dachträgern sind Serie. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes ausreichen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der XCeed Plugin bis zu einem Gewicht von 1,3 Tonnen - das ist für ein Plugin-Hybrid-Modell nicht schlecht und erweitert die Einsatzmöglichkeiten des kompakten Koreaners. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 600 kg wiegen. Runflat-Reifen oder ein Reserve Rad sind nicht verfügbar, letzteres hat unter dem Kofferraumboden keinen Platz mehr. Der Wendekreis liegt bei knapp 11,4 m, im Alltag geht das in Ordnung. Die Fahrzeugbreite von 2,04 m (inkl. Außenspiegel) und die Länge von 4,40 m sind nicht weiter hinderlich in der Stadt, gerade die moderate Länge bietet Vorteile bei der Parkplatzsuche.

⊖ Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht erhältlich.

2,9 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 erheblich schwerer, weil die Heckscheibenunterkante recht weit oben liegt. Die beim Spirit serienmäßige Rückfahrkamera ist also sehr hilfreich, um nichts hinter dem XCeed zu übersehen. Parksensoren am Heck sind serienmäßig an Bord, für die Front kosten sie Aufpreis, ebenso wie der Parkassistent. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man hat eine ordentliche Sicht nach draußen. Zumindest nach vorn und zur Seite, nach schräg hinten sieht man nicht so gut



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

raus - das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem XCeed ein nur ausreichendes Zeugnis ausstellt; vor allem nach hinten rechts stört die breite C-Säule. Die Sicht in den Außenspiegeln - auf der Fahrerseite mit asphärischem Bereich für eine optimierte seitliche Sicht - ist zufriedenstellend, im Innenspiegel könnte sie etwas besser sein.

⊕ Bei den Scheinwerfern setzt KIA bereits in der Basisausstattung auf ein LED-Lichtsystem, lässt aber eine automatische Leuchtweitenregulierung und eine Scheinwerferreinigungsanlage weg. Die Ausleuchtung ist gut, die homogene Lichtverteilung, der Kontrast und die gute Reichweite gefallen. Kurvenlicht oder Abbiegelicht gibt es nicht, Nebelscheinwerfer sind dagegen Serie. Die Steuerung des Fernlichts kann dem Assistenten überlassen werden, der automatisch auf- und abblendet. Die Bremslichter sind ebenfalls in LED-Technik ausgeführt und damit gut zu erkennen sowie reaktionsschnell.

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

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierten Türausschnitten weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Für ein sogenanntes Crossover ist die Sitzposition nicht wirklich höher als beim "normalen" Ceed. Die vorderen Sitze befinden sich 43 cm über der Fahrbahn und damit lediglich wenige Zentimeter höher als beim konventionellen KIA Ceed. Im Fond stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und wie vorn der recht breite Schweller -

3,3 Kofferraum-Volumen

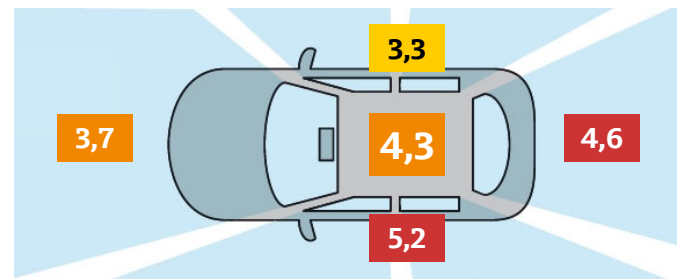
Bei der Plugin-Variante des XCeed fällt der Kofferraum etwas kleiner aus als bei den normalen Varianten. Beispielsweise muss hinten rechts noch die 12 V-Batterie untergebracht werden, weshalb an der Stelle etwas Platz verloren geht. Trotzdem ist der Stauraum groß genug, um den meisten Anforderungen im Alltag gerecht zu werden, er steht in angemessener Relation zur Fahrzeuggröße. Wer den Plugin-Antrieb mit über 100 Liter mehr Kofferraum möchte, kann zum geräumigeren Ceed Sportswagon greifen.

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 270 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 380 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und

verbauen und keine Regelungslücken in den Typgenehmigungsvorschriften ausnutzen.

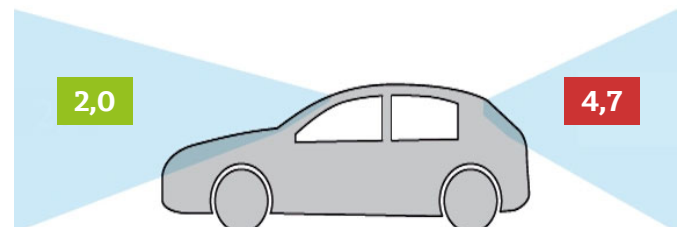
Rundumsicht

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.



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 für den Beifahrer und die beiden hinten außen Sitzenden, der Fahrer muss leider ohne auskommen. Die Umfeldbeleuchtung bei Dunkelheit wird über das Aktivieren der Front- und Rücklichter umgesetzt, zusätzlich werden die Außentürgriffe beleuchtet.



Mit 270 l Volumen bietet der Kofferraum der Plug-in-Version deutlich weniger Platz für das Gepäck als die herkömmlich angetriebenen Varianten (345 l).

beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 635 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums

hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.090 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden kann man etwa 20 Liter unterbringen.

2,7 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 rund 1,90 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 mit 77 cm unpraktisch hoch über der Straße. Zum Ladeboden ergibt sich eine Stufe von fast neun Zentimetern, die beim Ausladen überwunden werden müssen. Hier ist beispielsweise die Kombi-Variante des Ceed deutlich praktischer. Deren Ladeabteil wird auch von zwei Lampen erhellt, während das des XCeed mit nur einer auskommen muss.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig asymmetrisch geteilt umklappen. Gegen Aufpreis erhält man eine im Verhältnis 40:20:40 dreigeteilte Lehne. Das Umklappen gelingt einfach, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie davon Schaden nehmen

können. Es gibt ein kleines Fach links im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Ein Kofferraumtrennetz ist nicht verfügbar, immerhin gibt es vier Verzurrösen, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen - da die Ösen jedoch am variablen und herausnehmbaren Boden montiert sind, können sie keine schweren Gegenstände halten.

2,3 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Was man im automobilen Alltag so nutzt, lässt sich dank des aufgeräumten Cockpits leicht bedienen. Die meisten Schalter sind recht groß, im Blickfeld des Fahrers und klar beschriftet - mit verständlichen Symbolen oder in englischer Sprache. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die 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 Spirit nicht erhältlich, sondern erst in der höchsten Ausstattung

serienmäßig.

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 ein Spalt.



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

2,6 Multimedia/Konnektivität

Das Multimedia-Angebot im neuen XCeed 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 1.000 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 wird darüber abgewickelt. Die Handy-Anbindung 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. 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, auch das JBL-Soundsystem ist für den Plug-in-Hybriden nicht lieferbar.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Nicht nur für ein Fahrzeug der Kompaktklasse ist das Platzangebot vorn im XCeed angemessen großzügig, denn selbst knapp zwei Meter große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für

bis zu 2,10 m Körpergröße reichen. Breit genug ist der Innenraum vorne durchaus, so dass man das Raumangebot als großzügig empfindet.

3,0 Raumangebot hinten

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

Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist gut, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet.

3,0 Innenraum-Variabilität

In puncto Variabilität bietet der XCeed asymmetrisch, optional auch dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehnen. 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

2,7 Federung

Viele Hersteller setzen bis hoch zur unteren Mittelklasse inzwischen auf einfachere Verbundlenkerkonstruktionen an der Hinterachse, weil es Vorteile nicht zuletzt bei den Konstruktions- und Baukosten bringt. Darunter leidet mehr oder weniger deutlich der Federungskomfort und die Spurstabilität. Umso

erfreulicher, dass KIA beim XCeed einen größeren Aufwand betreibt und sein kompaktes Crossover mit einer aufwendigeren und teureren Mehrlenkerhinterachse ausstattet. Eine adaptive Dämpferregelung gibt es für den Crossover nicht, allerdings wird diese auch nicht vermisst.

Der Testwagen mit Performance-Paket rollt anstatt mit den serienmäßigen 16 Zoll-Rädern mit üppigen 18 Zoll-Reifen vor. Der daher schmale Querschnitt der Reifen lässt kleinere Anregungen und Kanten eher zu den Insassen durchdringen. So federt der kompakte KIA Innerorts ganz passabel, kurzweilige Fahrbahn und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen aber recht deutlich in den Innenraum durch. Mit zunehmender Geschwindigkeit spricht die Federung williger an. Auf

der Landstraße werden die Unebenheiten gut geschluckt, die Aufbaubewegungen bleiben in angenehmen Grenzen. Auf der Autobahn kann man lange Strecken entspannt absolvieren, nur ab und an sorgen regelmäßige Bodenwellen für eine leichte Stuckerneigung. Insgesamt bietet der XCeed also ein überdurchschnittlich gutes Standardfahrwerk, auch als Plugin-Variante.

2,8 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz sind beim XCeed in Spirit-Ausstattung in der Höhe einstellbar und bieten in der Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen. Ein elektrisch verstellbarer Fahrersitz mit Memory-Funktion ist in der Ausstattung Spirit für den XCeed nicht erhältlich (ab Platinum Edition Serie). Die angenehm 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.

2,9 Innengeräusch

Solange nur der Elektromotor arbeitet, ist der Antrieb freilich nahezu lautlos. 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 68,1 dB(A) im Innenraum ist der XCeed bei 130 km/h nicht besonders

leise, aber noch ruhig genug, um entspannt Gespräche führen zu können. Der Vierzylinder-Benziner verhält sich akustisch recht zurückhaltend, 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 XCeed serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik. Einen Luftgütesensor gibt es allerdings nicht und damit auch keine Umluftautomatik. Getönte Scheiben im Fond hat nur die höchste Ausstattungslinie Platinum Edition. 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 Platinum Edition, 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.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Bei dieser XCeed-Variante handelt es sich um einen Parallelhybriden, der aus einem 1,6 Liter großen Vierzylindersauger (77 kW/105 PS) und einem in das Getriebe integrierten Elektromotor (45 kW/61 PS) eine Systemleistung von 141 PS und ein maximales Drehmoment von 265 Nm zwischen 1.000 und 2.400 1/min entwickelt. Damit sind durchaus ordentliche Fahrleistungen möglich. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Crossover in 5,9 s, die Zwischenspurts bei innerstädtischen Geschwindigkeiten sind auf Wunsch sehr flott - typisch Elektrohybrid. Bei höheren Geschwindigkeiten

geht dem XCeed etwas die Puste aus, gefühlt fehlt es dann an Drehmoment. Trotzdem, laut Hersteller beschleunigt der Koreaner in 11,0 s von 0 auf 100 km/h, der Vortrieb endet bei 188 km/h - aber nur solange die Batterie noch Strom beisteuern kann. Ist sie leer, liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 155 km/h - diese Werte gelten für Fahrzeuge mit 18 Zoll-Bereifung wie beim Testwagen.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Elektrisch unterwegs ist die Laufkultur einwandfrei. 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 zwar recht gleichmäßig, gefühlt aber ziemlich träge; der Benziner selbst ist eher schwachbrüstig, aber der E-Motor erhöht das Systemdrehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Dadurch hat man auch ein spontaneres Ansprechen auf Gasbefehle, was vor allem im Sportmodus auffällt, in dem sich der Charakter des Antriebs spürbar ändert.

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.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der XCeed bietet eine gute und sichere Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder; die breiten optionalen Reifen wirken sich hier positiv aus. Trotzdem beeinflussen Spurrinnen die Richtungsstabilität des KIA kaum. Aufbaubewegungen und geringes Wippen nach Bodenwellen bleiben moderat und halten sich in Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich zwar eine leichte Lastwechselreaktion, diese wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der XCeed gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Im ADAC Ausweichtest reagiert der Koreaner auf das erste Anlenken spontan und drängt erst im Lastwechsel mit dem Heck leicht nach außen; das ESP greift unterstützend ein und

stabilisiert das Crossover präzise. Der XCeed geht in kontrolliertes Untersteuern über, das aber beherrschbar bleibt, weil das ESP nur soviel wie notwendig regelt und das zudem dezent und effektiv. Der 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. Der XCeed bietet gewisse Vorteile eines SUVs wie die erhöhte Bodenfreiheit, aber nicht solche Nachteile wie ausgeprägte Karosserieneigung und geringere Präzision - unterm Strich lohnt sich also die aufwendigere Fahrwerkskonstruktion.

2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle einwandfrei und bietet eine angemessene Rückmeldung sowie 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 2,4 Umdrehungen erforderlich.

2,6 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der XCeed Plugin durchschnittlich 35,4 m Anhalteweg

(Mittel aus zehn Einzelmessungen), das ist ein guter bis zufriedenstellender Wert. Es gibt in dieser Klasse auch kürzere Wege,

selten aber bei Teilzeitstromern. 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.

2,0 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme













⊕ In der Spirit-Ausstattung bietet der XCeed zahlreiche Fahrerassistenzsysteme, viele sogar serienmäßig. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inklusive Personen-erkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder Lenkeingriff. Der Spurwechselassistent dagegen kostet Aufpreis, er umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit den Radarsensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist Serie, ebenso die aktive Geschwindigkeitsregelung ACC. Überdies umfasst die 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); dieses Ergebnis gilt auch für den weitgehend baugleichen XCeed. Das Crossover bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags serienmäßig. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis 1,95 m Größe. Die hinteren Kopfstützen kann man zwar nur für etwa 1,70 m große Personen ausziehen, der Abstand zum Dachhimmel ist aber gering, so dass insgesamt noch ein zufriedenstellender Schutz erreicht werden kann. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind damit bei beladenem Gepäckraum schlecht zu erreichen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,1 Kindersicherheit

⊕ Auch für die Kindersicherheit gab es im Euro NCAP Crashtest 85 Prozent der möglichen Punkte. Sehr gut erreichbare Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, 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 kann man über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktivieren, 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 ungünstig. Vorbildlich: alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel reagierenden Einklemmschutz.

3,2 Fußgängerschutz

Beim Euro NCAP Test kann der XCeed lediglich 68 Prozent für den Fußgängerschutz erreichen. Besondere Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube sind nicht verbaut. Ein Notbremsassistent mit Personenerkennung ist aber Serie, so

2,8 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂

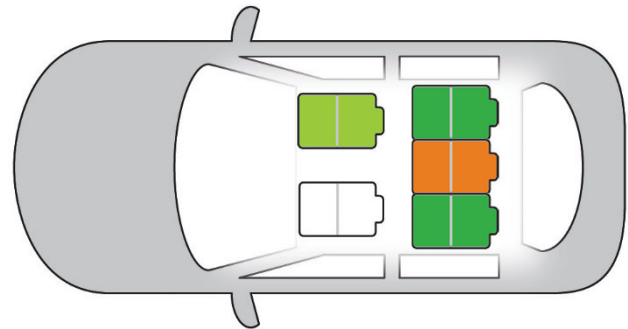
Nach Umweltgesichtspunkten macht die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn. Das gilt für viele Plugin-Hybride und ebenso für den XCeed Plugin. Dieses KIA-Modell ist aber dank des speziell abgestimmten und damit sehr effizienten Verbrenners gegenüber dem 1,4-l-Turbobenziner praktisch immer im Vorteil. Allgemein verbaut KIA ein insgesamt sparsames Hybridsystem, wobei die Verbräuche im Crossover etwas höher ausfallen als beispielsweise beim Ceed Sportswagon Plugin.

Mit der nur 8,9 kWh fassenden und damit recht kleinen Batterie kommt man trotzdem knapp 40 km rein elektrisch im gemischten Betrieb, innerorts noch etwas weiter. 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: eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurücklegen.

Startet man den XCeed Plugin mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 38 km elektrische

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)

können Kollisionen vermieden oder zumindest die Aufprallsschwere reduziert werden. Bei niedrigen Geschwindigkeiten gibt der XCeed Plugin ein künstliches Geräusch von sich, damit er auch elektrisch angetrieben gehört wird.

Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - KIA gibt als Reichweite maximal 54 km an, was bei sehr verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts geradeso möglich sein kann. Der reine Stromverbrauch liegt bei 22,6 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste). Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 6,0 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 5,2 l/100 km, auf der Landstraße ebenfalls bei 5,2 l/100 km und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 7,9 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der XCeed Plugin auf den ersten 100 km 7,6 kWh Strom und 3,9 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 148 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 34 von maximal 60 möglichen Punkten.

3,0 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 XCeed hier einige Punkte verliert; stärker ins Gewicht fällt aber der erhöhte CO-Ausstoß im Autobahnzyklus. Die Emissionen anderer Schadstoffe wie NOx liegen auf niedrigem Niveau.

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 XCeed Plug-in mit den zwei Antriebsherzen nur 30 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 64 Zählern, die zu drei von fünf Sternen im Ecotest führen.

1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Preis von 36.350 Euro (16 % USt.) für das getestete Modell liegt über 8.000 Euro höher als beim reinen Benziner - eine Menge Geld, aber immerhin senkt die aktuelle Innovationsprämie den Aufpreis deutlich. Dann ist der Plug-in 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 20) und Teilkaskoversicherung (Klasse 21) bleiben noch im Rahmen, sind aber schon etwas teurer.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 T-GDI Edition 7	1.4 T-GDI Edition 7	1.6 GDI Plug- in-Hybrid Vision DCT6	1.6 T-GDI Spirit DCT7	1.6 CRDi 136 Eco-Dynamics+ Vision
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1353	4/1580	4/1591	4/1598
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	103 (140)	104 (141)	150 (204)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	242/1500	265/1000	265/1500	280/1500
0-100 km/h [s]	11,3	9,4	11,0	7,5	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	186	200	160	220	196
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	124	137	29	143	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/20/21	14/20/21	14/20/21	13/23/23	14/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	106	128	32	150	224
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	20.851	21.826	35.083	29.526	26.992

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 1.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,3 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	29/32 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.395/1.826/1.483 mm
Leergewicht/Zuladung	1.516/514 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	291/1.243 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, Zilina

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 94V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,4/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	3,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,2/5,2/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	90 g/km (WTW* 148 g/km)
Reichweite	650 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.562/468 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	270/635/1.090 l

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

Betriebskosten	41 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	94 Euro	Wertverlust	322 Euro
Monatliche Gesamtkosten	527 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/21		
Basispreis XCeed 1.6 GDI Plug-in-Hybrid Spirit DCT6	36.350 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.03.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	39.985 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.366 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	1.160 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	1.160 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	965 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Seri/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.160 Euro° (Paket)

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/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	über Zubehör
Metalllackierung	ab 575 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	965 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: Oktober 2020
Test und Text: M. Ruhdorfer