



Blaue Runde

Kia XCeed 1.6 T-GDI 150 kW (204 PS) (Benzin/Schaltgetriebe):

Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,9 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 158 g/km.

The Power to Surprise



Blaue Runde

IM VERGLEICH

VW T-ROC 2.0 TSI

4MOTION: 190 PS,
Testverbrauch 9,2 l/100 km,
ab 32 675 Euro, Basispreis
Baureihe 21 435 Euro

KIA XCEED 1.6 T-GDI:

204 PS, Testverbrauch
8,2 l/100 km, ab 28 290
Euro, Basispreis Baureihe
21 390 Euro





Das Blaue vom Himmel? Na, ganz so viel versprechen Kia Xceed und VW T-Roc selbst mit rund 200 PS starken Turbobenzinern nicht – aber cleveres und temperamentvolles Alltagstalent mit Abenteuerlichkeit im Rahmen der Vernunft. Welcher besser ist? Na, blau’n mer mal.



Ach, was müssen das in diesem Früher, von dem die Alten uns hier einst immer erzählten, für große Momente gewesen sein. Wenn die Herren in besonderen Momenten ins Handschuhfach griffen, um ihre schweinsledernen gelochten Fahrerhandschuhe überzustreifen. Aber Kurven mit solch kühnem Mut, verwegenem Tempo und Handschuhen anzugehen ist doch recht arg außer Mode geraten. Allerlei mag sich in einem Handschuhfach heute finden, zur Aufbewahrung von Handschuhen dient es kaum mehr.

Es ist ein Begriff aus romantischen vergangenen Zeiten, als Armaturenbretter noch aus Holz zu bestehen hatten und, da Pferde auf den Straßen fuhrwerkten, Kotflügel noch ihrer wörtlichen Bestimmung..., aber lassen wir das. Schauen wir lieber noch mal in der Ablage des XCeed nach, ob wir nicht doch einen Handschuh finden, einen Fehdehandschuh am besten, um einen Rivalen zum Duell zu fordern.

Er tritt mit dem 204 PS starken Topbenziner, Schaltgetriebe und Vorderradantrieb gegen den T-Roc an, den VW als Zweiliter-Turbo stets

Der XCeed hat nun auch ein Infotainment mit Echtzeit-Verkehrsdaten, dazu trotz sachter Abgehobenheit das volle Alltagstalent eines Kompakten mit viel Platz, cleverer Variabilität und klasse Verarbeitung

mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und Allrad verbandelt. Damit auf zum Vergleichstest, damit Sie aus sicherer Hand erfahren, welcher Kompakt-Crossover hier Meister seines – Sie ahnten es – Faches ist.

Roc und WOB

Wie schon so oft gelang es VW auch im Fall der kleinen SUV, einen Trend erst zu verbummeln, um sich dann verspätet umso erfolgreicher ganz nach vorn zu drängeln. Ja, der Erfolg des T-Roc verleitet die Marke gar unvermutet zu jener ihr sonst so fremden leichtfertigen Extravaganz, den Wagen bald auch als Cabrio anzubieten. Dann trägt er übrigens das Stoffdach des bereits 2016 eingestellten Golf VI Cabrio auf. Ansonsten basiert der T-Roc auf dem quermodulierten Baukasten, der schon dem Golf VII und nun seinem Nachfolger als Fundament des Erfolgs dient.

Das liegt auch an der hohen Raumeffizienz des Baukastens, der dem T-Roc ebenfalls zu einem Platzangebot verhilft, das trotz 16,1 Zentime-

tern weniger Länge über dem des XCeed liegt – vor allem wegen der üppigeren Innenbreite und -höhe. Das sperrige Antriebsgeplänkel für die Hinterachse allerdings verringert das Kofferraumvolumen von 445 beim Fronttriebler auf 392 Liter beim Allradler. Schließlich ergibt sich durch das unter dem Ladeboden eingebaute Soundsystem eine weitere nicht unerhebliche Einschränkung in der Nutzung des höhenverstellbaren Ladebodens, weil er sich nicht mehr in der Höhe verstellen lässt.

So bleibt es beim kleinen Variabilitätsprogramm: zweiteilig klappbare Rücksitzlehne mit Durchreiche und für 190 Euro extra eine Beifahrersitzlehne zum Flachlegen. Während wir damit im Sommer stets die Möglichkeit verknüpfen, ein Surfbrett zu transportieren, wollen wir in solch weihnachtlich gestimmten Zeiten gern die Vorzüge dieser Klappmöglichkeit für den Transport von Tannenbäumen hervorheben.

Zudem besteht kein Anlass zur Sorge, der nadelige Baum könne da-





Selbst in der Topausstattung Style samt R-Line-Betackelung wirkt der T-Roc in der Materialgüte etwas achtlos. Viel Platz trotz knapperer Abmessungen, Drehrad für Antriebsmodi. Weniger variabel ist er beim Ladevolumen



57 cm
hoch

positioniert der T-Roc seinen Fahrer. Damit kann er auf die Besetzung des Xceed hinablicken, der seine Passagiere auf niedrigen 51,5 cm integriert

bei edle Oberflächen im T-Roc ankratzen – in Ermangelung derselben. Selbst in der zur Farbenfröhlichkeit entschlossenen R Line schaut es etwas trist aus – viel kostenoptimiertes Hartplastik vom Handschuhfachkasten bis zur Fondtürverkleidung sozusagen, aber alles solide verarbeitet.

Das mit der Solidität hat inzwischen auch Kia so richtig drauf und den Xceed richtig fesch eingerichtet – Chromrändchen hier, Armpölsterchen da. So wirkt er tatsächlich hochwertiger möbliert als der VW, und sein ohnehin größeres Ladeabteil

lässt sich mit der dreiteilig klappbaren Rücksitzlehne sowie dem höhenverstellbaren Zwischenboden cleverer variieren. Wie im VW kommen vier oder auch mal fünf der Innigkeit nicht abgeneigte Erwachsene unter. Im Kia gibt es zudem eine Heizung für die Rücksitze, was die – nun, sagen wir mal – Herzen der Mitfahrer im Alltag mehr zu wärmen vermag als der Extraseitenhalt im VW.

Bedienung zum Herantasten

Im haptischen Umgang organisiert sich der Xceed ebenfalls praktischer

– mit neuem Infotainment samt größerem Touchscreen und einem unge-trübten Verhältnis zu Drehreglern und Tasten. Davon gibt es viele, aber so gut sortiert, dass die Bedienung des Kia einfacher gelingt als die des VW. Dort gilt es tiefgründige Menüs zu ergründen, etwa zur Konfiguration der ebenso optionalen wie ent-behrlichen Digitalinstrumente.

So, nun aber mal einrichten auf dem Fahrersitz, der im VW eine he-rausgehobenere Position ermöglicht als im Kia. Der integriert seine Besat-zung inniger und nur 51,5 cm über der Straße, was der Aussicht gar nicht mal sehr schadet. Dagegen versperren die breiten C-Säulen den Blick nach hinten viel erheblicher.

Ein Knopfdruck, und im Kia startet der 1,6-Liter-Turbobenziner. Nur kurz dauert es, bis genug Ladedruck da ist, um den Twin-Scroll-Turbo über seine kurze Anlaufflaute hinwegzupusten. Dann legt der Motor druckvoll, homo-gen und durchaus drehbegabt los. Und, och, so ein manuelles Sech-s-ganggetriebe kann eben eine feine Sache sein, passend gestuft, leichtgän-gig. Nur wer die Box des Mazda CX-30 kennt, dürfte noch mehr Präzision und kürzere Wege erwarten.

Das Siebengang-Doppelkupplungs-getriebe des VW jedenfalls erweist sich nicht als so viel besser. Klar, es schaltet selbst, zudem meist schnell



und treffsicher, was ihm auch einen Vorsprung nach Punkten beschert. Doch mit DSG zaudert der T-Roc beim Anfahren, selbst bei Zwischenspurts dauert es mitunter, bis es die passende Stufe einsortiert hat. Nicht zuletzt deswegen fühlt sich der Zweiliter-Turbobenziner nicht so richtig nach 190 PS an – trotz objektiv vehementer Fahrleistungen.

Zudem wuchtet der VW 140 Kilo mehr durch die Gegend als der Kia, der entschlossener zwischenspurtert. Im Gegenzug kurvt der T-Roc beherzter, bekommt das mit dem Handling mit seiner präziseren, direkteren und

gefühlvolleren Lenkung besser zusammen. Dabei bringt er mehr Tempo in Biegungen hinein und hält es dort höher, umrundet sie neutraler, bis er sich spät sacht untersteuern hingibt. Mit mehr Vehemenz und Allrad stemmt er sich aus Kurven hinaus, wenngleich es kurz dauert, bis die Lamellenkupplung die Kraft nach hinten leitet.

Gar so temperamentvoll fährt der Xceed nicht, obwohl die Techniker ihm neben einer anderen Feder- und Dämpfungsabstimmung auch eine im Vergleich zum normalen Ceed direkter übersetzte Lenkung einkonstruiert haben. Die bringt ihm eine kleine Zuspitzung aus der Mittellage ein, aber nie so viel Gefühl, Rückmeldung und Präzision wie im T-Roc. Für einen Kompakten ist der Kia eilig dabei in Kurven, schubbert jedoch früher ins Untersteuern. Ähnlich hohe Fahr-sicherheit wie im VW wahrt er indes nur, weil die Elektronik lange die Leistung wegregelt – auch beim Rausbeschleunigen, denn da rangeln die Vorderräder bei all der Motorwucht schwer um Grip.

Der Preis des Sieges

Ja, das mit dem Fahren kann der VW richtig gut, was er ebenfalls beim Komfort zeigt. Seine Adaptivdämpfer haben eine weite Spreizung, sodass er im Komfortmodus sanft auf Un-

Trendiger kann man derzeit kaum an der Tanke stehen. Sorry Jungs, da meinen wir nicht euch, sondern T-Roc und Xceed. Verbräuche? 9,2 l/100 km beim VW, 8,2 beim Kia



1532
kg

bringt der T-Roc mit vollem Tank auf die Waage. Das sind 140 Kilo oder gut zehn Prozent mehr als der Xceed mit 1392 kg. Der Grund: Allrad und Doppelkuppelungsbox des VW wiegen schwer

ebenheiten anspricht und dabei deutlich wankt. Im Sport-Modus reduziert er Karosseriebewegungen, raspelt aber harsch über kurze Wellen. Am besten passt der Normalmodus mit wankarmem, durchaus geschmeidigem Komfort. Trotz weicherer Federkennlinien hat auch das Kia-Fahrwerk Aufbauschwankungen gut unter Kontrolle und spricht auf kleine Hübe sensibel an, stakst aber auf der Autobahn ungalant über Querfugen.

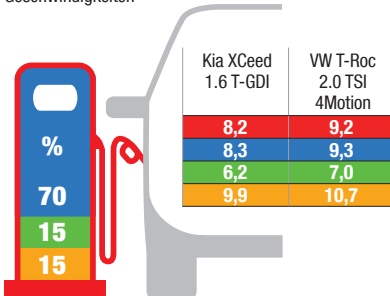
Kleinigkeiten, finden Sie? Stimmt, vor allem bei dem erheblich niedrigeren Preis des Xceed. Mit testrelevanten Extras (Dämpfer, 19-Zoll-Räder, R Line) kostet der VW fast 9500 Euro mehr als der Kia. Der verbraucht dazu mit 8,2 l/100 km im Test einen Liter weniger, bringt mehr Ausstattung und die sieben Jahre Garantie mit, welche ihm ja schon traditionell den Sieg im Kostenkapitel bescheren. Doch bei dem bleibt es diesmal nicht.

Denn so viel komfortabler, agiler und schneller ist der T-Roc eben nicht, um sich in der Eigenschaftswertung einen sicheren Vorsprung gegenüber dem ähnlich sorgsam assistenzabgesicherten, praktischen, soliden, alltagsclevereren Xceed aufzubauen. Damit – langer Fehde, kurzer Sinn – holt der Kia den Sieg. Na da blau her!

Text: Sebastian Renz
Fotos: Hans-Dieter Seufert

auto motor + sport VERBRAUCHSMESSUNG

Testverbrauch Zusammensetzung:
70 % **Pendler:** typische Fahrt vom Wohnort zur Arbeit (ø 21 km)
15 % **Eco:** besonders sparsam gefahrene Runde (275 km)
15 % **Sportfahrer:** sportliche Fahrweise mit häufig hohen Geschwindigkeiten



DATEN UND -MESSWERTE

Fahrzeugtyp	Kia Xceed 1.6 T-GDI Spirit	VW T-Roc 2.0 TSI 4Motion Sport
Antrieb		
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum cm³	1591	1984
Leistung kW (PS) bei 1/min	150 (204) bei 5500	140 (190) bei 4180
max. Drehmoment Nm bei 1/min	265 bei 1500	320 bei 1500
Kraftübertragung	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Allradantrieb Siebengang-DKG
Testwagenbereifung	235/45 R 18 V Continental SportContact 5	225/40 R 19 W Bridgestone Potenza S001

Maße/Gewichte

Leergewicht/Zuladung	kg	1392/468	1532/458
Länge × Breite	mm	4395 × 1826	4234 × 1819
(mit Spiegeln) × Höhe		(1826) × 1495	(1992) × 1573
Radstand	mm	2650	2593
Wendekreis links/rechts	m	11,3/11,4	10,7/10,6
Gepäckraum	I/VDA	426/1378	392/1237
Quadermaß			
klein	mm	310 × 960 × 645	180 × 940 × 655
groß	mm	1150 × 960 × 645	1000 × 940 × 655
Anhängelast/gebremst	kg	600/1410	740/1700
Innenbreite vorn/hinten	mm	1480/1460	1490/1485
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1020/955	1060/975
Normsitzraum	mm	700	680

Normalkraftbaum	mm
Verbrauch/Reichweite/CO₂	

Testverbrauch	l/100 km	8,2	9,2
ams-Eco		6,2	7,0
ams-Pendler		8,3	9,3
ams-Sportfahrer		9,9	10,7
CO ₂ -Ausstoß im Test	g/km	191	214
NEFZ-Verbrauch	l/100 km	Super	Super
Stadt/über Land/gesamt		8,6/5,6/6,7	8,6/5,6/6,7
WLTP-Verbrauch gesamt	l/100 km	7,1	8,2
Schadstoffeinstufung		Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	g/km	153/161	153/185
Effizienzklasse		C	D
Tankinhalt	l	50	55
Reichweite	km	609	597

Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit

Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h		5,1	4,8
0 – 100 km/h		7,4	7,1
0 – 130 km/h		11,3	12,0
0 – 160 km/h		17,5	19,2
0 – 180 km/h		23,4	28,6
0 – 400 m		15,3	15,2
Zwischenspur	s		
60 – 100 km/h		3,9	4,1
80 – 120 km/h		4,7	5,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	220	216

Bremswege

aus 100 km/h kalt	m	35,2	36,1
aus 130 km/h kalt/warm		61,1/60,8	60,9/61,6
aus 160 km/h kalt		92	93

Innengeräusche

bei 80 km/h	letzter Gang	67	66
bei 100 km/h	dB(A)	68	67
bei 130 km/h		70	69
bei 160 km/h		73	71

Fahrversuche

Slalom 18 m	TC/ESP ein/aus	64,2/64,3	62,9/63,2
doppelter Spurwechsel	km/h	129,8/130,3	131,6/132,4
Fahrdynamikbewertung		◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Lenkpräzision	indirekt/direkt	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Balance	unter-/übersteuernd	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
ESP	konservativ/sportlich	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Beherrschb.	leicht/anspruchsvoll	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportl.	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶

Kosten

Festkosten	Euro		
Steuer		166,-	220,-
Haftpflicht		319,-	317,-
Teilkasko ¹⁾		129,-	97,-
Vollkasko ²⁾		512,-	308,-
Unterhaltskosten im Monat ³⁾			
bei 15 000 km/Jahr	Euro	280,-	302,-
bei 30 000 km/Jahr	Euro	510,-	557,-
Grundpreis	Euro	28 290,-	32 675,-

¹⁾ ohne SB; ²⁾ mit 150 Euro SB; ³⁾ ohne Wertverlust

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Kia Xceed 1.6 T-GDI	VW T-Roc 2.0 TSI 4 Motion
Karosserie		
Raumangebot (20)	9	10
Außenabmessungen (5)	2	2
Kofferraum (15)	7	6
Zuladung (10)	5	5
Variabilität/Funktionalität (10)	8	7
Instrumente/Anzeige (5)	4	4
Bedienung (15)	13	12
Rundumsicht (10)	5	6
Qualitätsanmutung (10)	8	7
Summe (100)	61	59

Sicherheit

Sicherheitsausstatt./-assistent	(40)	18	17
Licht	(10)	6	6
Bremsweg kalt (100 km/h)	(10)	4	3
Bremsweg kalt (130 km/h)	(5)	2	2
Bremsweg warm (130 km/h)	(10)	5	4
Bremsweg (160 km/h)	(5)	4	4
Pedalgefühl	(5)	4	4
Fahrsicherheit	(15)	14	14
Summe	(100)	57	54

Komfort

Federungskomfort	(25)	20	22
Sitze vorn	(15)	12	13
Sitze hinten	(10)	8	8
Multimedia	(20)	11	17
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	8	8
Klimatisierung	(10)	7	7
Innengeräusch-Messwerte	(5)	3	3
Geräuscheindruck	(5)	3	4
Summe	(100)	72	82

Antrieb

Laufkultur	(10)	8	8
Durchzugskraft	(10)	7	7
Leistungsentfaltung	(5)	3	3
Schaltung/Getriebeabstufung	(10)	7	8
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	8	7
Zwischenbeschleunigung	(5)	3	3
Testverbrauch	(20)	9	7
Lademöglichkeiten	(10)	–	–
Reichweite Elektro	(10)	–	–
Reichweite	(5)	3	3
Summe	(100)	48	46

Fahrverhalten

Fahrdynamik	(20)	9	9
Handling/Fahrspaß	(25)	19	22
Lenkung	(20)	16	18
Wendekreis	(10)	2	3
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	10	14
Geradeausl./Windempf.	(10)	9	9

Umwelt

CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(35)	18	14
Emissionen nach NEFZ	(10)	4	4
Abgasnorm	(5)	3	3

Summe	(50)
Eigenschaftswertung	(550)

Kosten

Grundpreis*	(25)	25	11
Ausstattung*	(10)	10	9
Aufpreisgestaltung	(5)	3	4
Wiederverkaufschancen	(10)	7	7
Festkosten für 5 Jahre*	(10)	9	10
Wart./Reparatur 100 000 km*	(15)	15	14
Kraftstoffkosten 100 000 km*	(15)	15	13
Garantie	(10)	10	5
Summe	(100)	94	73
Gesamtwertung	(650)	422	410

* Bester erhält volle Punktzahl

FAZIT



1 KIA

Auf das bisschen mehr Komfort und Handling des T-Roc lässt sich leicht verzichten. Der XCeed ist viel günstiger, zudem variabler, sparsamer, alltagsclever und solide.



2 **VW**

Auf das bisschen mehr Komfort und Handling muss es einem schon ankommen, um so viel mehr zu zahlen. Trittfeste Traktion, genug Platz, aber hoher Verbrauch beim T-Roc.