



# Kia Ceed SW, XCeed und Niro als PHEV Vergleich

**Kia Ceed Sportswagon 1.6 GDI Plug-in Hybrid** (Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km / Stromverbrauch kombiniert kWh/100 km: 1,3 / 11,3; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 30 g/km.

**Kia XCeed 1.6 GDI Plug-in Hybrid** (Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km / Stromverbrauch kombiniert kWh/100 km: 1,3 / 11; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 31 g/km.

**Kia Niro 1.6 GDI Plug-in Hybrid** (Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km / Stromverbrauch kombiniert kWh/100 km: 1,3 / 10,5; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 29 g/km.

Serie: Lohnt der Aufstieg?

# Drillinge mit Doppelherz

Mit Ceed Sportswagon, Xceed und Niro bietet Kia gleich drei Kompaktmodelle auch als Plug-in-Hybride an. Da sollte jeder was Passendes finden, denn trotz identischer Technik zeigen sie recht unterschiedliche Stärken und Charaktere.

**Ü**berrauchungen? Na klar, immer gerne, wenn's nicht gerade eine Steuernachzahlung oder Post aus Flensburg ist. Doch ab sofort dürfen wir uns bis zum Jahresende über drei Prozent weniger Mehrwertsteuer sowie eine auf 7110 Euro erhöhte Kaufprämie für Teilzeitstromer bis 40000 Euro Nettopreis freuen. Und während deutsche Hersteller offenbar mangels ausreichend verfügbarer Batterien viele Interes-

senten auf später vertrösten müssen, können Marken wie Kia zügig liefern. Die Koreaner sind sogar in volkssnahen Preis- und Größenklassen breit aufgestellt, haben neben dem ersten Kompaktkombi mit Plug-in-Hybrid-Antrieb nun auch einen Crossover und einen SUV mit externer Lademöglichkeit im Angebot.

Mit 141 PS wirkt die Systemleistung des 1,6-Liter-Benziners (105 PS) und des E-Motors (45 kW) jedoch un-

gewohnt bescheiden, und auf verschiedene Fahrprogramme zum Laden des Akkus oder zur Erhaltung des Ladezustands für reine Elektrozone muss man ebenfalls verzichten. So bezieht sich „die Kraft der Überraschung“ (Kia-Slogan) wohl eher auf die einfache Bedienung, die Hybridneulinge nicht mit unzähligen Einstellmöglichkeiten irritiert.

Angesichts der tatsächlichen Kosten-, Verbrauchs- und Emissionsvor-



**IM VERGLEICH**

<b>KIA CEED SW 1.6 GDI PHEV:</b> 4,60 m lang, 437–1506 Liter Volumen, Basispreis (Spirit) 35 278 Euro	<b>KIA XCEED 1.6 GDI PHEV:</b> 4,40 m lang, 291–1243 Liter Volumen, Basispreis (Spirit) 36 350 Euro	<b>KIA NIRO 1.6 GDI PHEV:</b> 4,36 m lang, 324–1322 Liter Volumen, Basispreis (Spirit) 39 274 Euro
---	---	--



teile gegenüber den vergleichbaren Benzinern fallen die Nachteile bei Temperament, Agilität und Stauraum kaum noch ins Gewicht, und auch sonst fordern die drei Teilzeitstromer keine großen Zugeständnisse. Die 117 kg schwere Lithium-Ionen-Batterie mit 8,9 kWh lässt sich je nach Stromnetz in 135 oder 210 Minuten laden, und für das dazugehörige Kabel gibt es jeweils ein Fach unter dem Gepäckabteil. Mit einer Füllung kommen die drei Kia trotz unterschiedlichen Formats und Gewichts rein elektrisch 51 bis 57 Kilometer weit, selbst Ausstattung, Anschaffungs- und Unterhaltskosten liegen auf sehr ähnlichem Niveau. Reine Geschmackssache also?

### Ceed SW: länger

Nicht ganz, denn der gut 20 cm längere Kombi bietet hier zum günstigsten Grundpreis schon mal deutlich mehr Ladevolumen, obwohl dem Hybrid rund 200 Liter zu den Verbrennern fehlen. Auch die niedrige Ladekante, die hohe Zuladung und die dreiteilig klappbare Fondlehne sind echte Pluspunkte, weniger die Einstiegs- und Platzverhältnisse sowie die kurze Sitzfläche und steile Lehne hinten. Vorne fühlt man sich dagegen gut integriert und bequem

Beide Ceed-Brüder bieten reichlich Stehhöhe unter der elektrischen Heckklappe, aber im Kombi liegt die Ladekante 12 cm niedriger. Cockpit und dreiteilige Fondlehne zeigen ihr jüngerer Alter

## Ceed SW Weil so ein Kombi einfach praktisch ist



### FINANZIERUNG UND UNTERHALTSKOSTEN

Kia Ceed SW PHEV Spirit	Finanzierung	Zielfinanz.	Leasing	km/Jahr	Unterhaltskosten	Angaben für Ceed SW PHEV Spirit. Zielfinanzierung/Leasing mit einer Laufleistung von 15 000 km p. a. Monatliche Kosten mit/ohne Wertverlust. ¹) inklusive aller Rabatte laut Preisagentur einauto.de und Förderungen für E-Fahrzeuge.
Listenpreis	35 278,-	35 278,-	35 278,-	10 000	364,-/141,-	
Marktpreis¹)	23 404,-	23 404,-	23 404,-	15 000	439,-/186,-	
Anzahlung	4681,-	4681,-	4681,-	20 000	523,-/239,-	
Laufzeit	48 Monate	36 Monate	36 Monate	30 000	680,-/341,-	
Jahreszins	2,99 %	0,90 %	0,90 %	40 000	850,-/433,-	
Monatsrate	414,-	82,-	111,-			
Schlussrate	-	18 276,-	-			







aufgehoben, trotz der Pkw-typisch tieferen Sitzposition sind Ausblick und Übersicht recht gut.

Auch das Handling profitiert vom niedrigen Schwerpunkt, gegenüber seinen höheren Brüdern wirkt er spürbar agiler. Die Lenkung spricht spontan an, bei schnellen Ausweichmanövern bleibt der Sportswagon sicher auf Kurs, und die Bremsen sorgen hier für die beste Verzögerung. Sogar federn kann er anständig, nur kurze Wellen und Querfugen überrollt er etwas ruppig. Obwohl er bei Fahrleistungen und Verbrauch etwas ins Hintertreffen gerät, kann man gut verstehen, dass für viele ein Kombi noch immer das Maß der Dinge ist.

### XCeed: schneller

Nüchtern betrachtet machen die sogenannten Crossover, die jetzt überall im Trend sind, nichts besser, aber so ist das eben mit der Mode. Gut aussehen tut er ja, der XCeed, die Mischung aus stämmigem SUV-Unterbau und coupéartigem Dach kommt gut an und ist hierzulande das beliebteste Mitglied der Ceed-Familie. Vorn wie hinten sitzt man etwa zwei Zentimeter höher als im SW, doch neben der schlechten Rundumsicht sind bei der Hybridversion vor allem die Einbußen an Stauraum (291–1243 Liter) und Zuladung (376 kg) schmerzlich. Schließlich wiegt er fast 100 kg mehr als seine Brüder, steht zudem als Einziger auf optionalen 18-Zoll-Rädern.

Die passen ebenso zum dynamischen Anspruch wie die direktere Lenkung mit guter Rückmeldung, während die weicheren Federraten

**Breit und stämmig steht der XCeed auf seinen 18-Zoll-Rädern, doch die Rundumsicht ist dürrtig**

## XCeed Weil so ein Crossover eben besonders ist



**Hinter der höchsten Ladekante verbirgt sich hier der kleinste Gepäckraum. Zudem gibt es weniger Platz im Fond, aber die höchste Vmax**



### FINANZIERUNG UND UNTERHALTSKOSTEN

Kia XCeed PHEV Spirit	Finanzierung	Zielfinanz.	Leasing	km/Jahr	Unterhaltskosten
Listenpreis	36 350,-	36 350,-	36 350,-	10 000	339,-/135,-
Marktpreis <sup>1)</sup>	24 509,-	24 509,-	24 509,-	15 000	426,-/180,-
Anzahlung	4902,-	4902,-	4902,-	20 000	512,-/233,-
Laufzeit	48 Monate	36 Monate	36 Monate	30 000	674,-/338,-
Jahreszins	2,99 %	0,90 %	0,90 %	40 000	848,-/433,-
Monatsrate	434,-	66,-	95,-		
Schlussrate	–	19 577,-	–		

Angaben für XCeed PHEV Spirit. Zielfinanzierung/Leasing mit einer Laufleistung von 15 000 km p. a. Monatliche Kosten mit/ohne Wertverlust. <sup>1)</sup>inklusive aller Rabatte laut Preisagentur einauto.de und Förderungen für E-Fahrzeuge.



und neue Dämpfer mehr dem Komfort dienen. Ein umtriebiger Heißsporn ist er zwar nicht, sondern fährt sich eher wie ein flotter Kompakter als ein SUV. Passend dazu bremsst ihn die Elektronik erst bei 193 km/h ein, die beiden anderen laufen schon bei 171 oder 172 km/h in den Begrenzer.

### Niro: weiter

Vmax, Agilität, Kurvenswingen? Kein Thema beim SUV in dieser Runde, den es hier als einzigen auch als Mildhybrid und als reines E-Modell gibt. Ebenso exklusiv ist sein fünf Zentimeter längerer Radstand und das stattliche Scheitelmaß von 1,55 m, das zusammen mit der auf 56 cm gelifteten Sitzfläche eine aufrechte Haltung, gute Übersicht und ein luftiges Raumgefühl ermöglicht.

Die geringste Außenlänge (4,36 m) beschert dem Niro allerdings nicht nur eine gute Wendigkeit, sondern als Plug-in auch kaum mehr Stauraum als im knapp geschnittenen XCeed (324 statt 291 Liter). Mit dem gebotenen Einstiegs- und Federungs-

**Neu gestaltetes Armaturenbrett mit zwei größeren Displays; klare Bedienung und Schaltwippen am Lenkrad**



**Im Fond sitzt man höher und aufrechter, das Raumgefühl ist angenehm luftig. Touchscreen fürs Navi – jetzt mit Echtzeitinformationen – sowie mehr Onlinedienste**

## Niro Weil so ein SUV herrlich entspannt ist

### FINANZIERUNG UND UNTERHALTSKOSTEN

Kia Niro PHEV Spirit	Finanzierung	Zielfinanz.	Leasing	km/Jahr	Unterhaltskosten
Listenpreis	39 274,-	39 274,-	39 274,-	10 000	393,-/136,-
Marktpreis <sup>1)</sup>	26 995,-	26 995,-	26 995,-	15 000	484,-/181,-
Anzahlung	5 399,-	5 399,-	5 399,-	20 000	574,-/235,-
Laufzeit	48 Monate	36 Monate	36 Monate	30 000	740,-/340,-
Jahreszins	2,99 %	0,90 %	0,90 %	40 000	922,-/436,-
Monatsrate	478,-	130,-	161,-		
Schlussrate	–	20 346,-	–		

Angaben für Niro PHEV Spirit. Zielfinanzierung/Leasing mit einer Laufleistung von 15 000 km p. a. Monatliche Kosten mit/ohne Wertverlust. <sup>1)</sup>inklusive aller Rabatte laut Preisagentur [einauto.de](http://einauto.de) und Förderungen für E-Fahrzeuge.



**Längster Radstand und größte Höhe beschenken den Insassen viel Innenraum, doch im kurzen Heck bleibt nicht viel Platz fürs Gepäck**





## VERGLEICH

### DATEN UND -MESSWERTE

Kia (Spirit)	Ceed SW PHEV	XCeed PHEV	Niro PHEV
<b>Antrieb</b>			
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4		
Hubraum cm³	1580		
Leistung kW (PS) bei 1/min	77 (105) bei 5700		
max. Drehmoment Nm bei 1/min	147 bei 4000		
Leistung E-Motor kW (PS)	45 (61)		
max. Drehmoment Nm	170		
Systemleistung kW (PS)	104 (141)		
Systemdrehmoment Nm	265		
Kraftübertragung	Vorderradantrieb Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe		
Testwagenbereifung	225/45 R 17 V Michelin Primacy 3	235/45 R 18 V Continental Sport Contact 5	205/60 R 16 H Michelin Energy Saver +
<b>Maße/Gewichte</b>			
Leergewicht/Zuladung kg	1566/464	1654/376	1557/443
Länge × Breite (mit Spiegeln) × Höhe mm	4605 × 1800 (2055) × 1465	4395 × 1826 (2055) × 1483	4355 × 1805 (2035) × 1545
Radstand mm	2650	2650	2700
Wendekreis links/rechts m	11,1/11,1	11,3/11,4	11,1/11,0
Gepäckraum l/VDA	437/1506	291/1243	324/1322
Quadermaß klein mm	630×840×650	310×960×645	360×940×630
Länge×Breite×Höhe groß mm	1520×840×650	1150×960×645	1290×940×630
Ladekantenhöhe mm	630	750	730
Anhängelast/gebremst kg	600/1300	600/1300	600/1300
Innenbreite vorn/hinten mm	1485/1475	1480/1460	1480/1465
Innenhöhe vorn/hinten mm	980/935	1020/955	1040/975
Normsitzraum mm	690	700	715
Sitzhöhe über Fahrbahn mm	495	515	560
<b>Verbrauch/Reichweite/CO<sub>2</sub></b>			
Testverbrauch <sup>1)</sup> auf 100 km	1,31 + 12,4 kWh	1,31 + 11,9 kWh	1,31 + 11,2 kWh
ams-Eco/-Pendler/-Sport hybridisch	4,9/5,9/7,8 l	5,0/6,0/8,0 l	4,9/5,8/7,9 l
Testmittel hybridisch (15/70/15 %)	6,0 l	6,2 l	6,0 l
Ladeenergie Vollladung <sup>2)</sup>	8,6 kWh	8,7 kWh	8,6 kWh
Verbrauch rein elektrisch	16,9 kWh	16,1 kWh	15,1 kWh
Reichweite ams-Elektorrunde	51 km	54 km	57 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß im Test <sup>3)</sup> g/km	91 g/km	88 g/km	84 g/km
NEFZ-Verbrauch	Super + Strom	Super + Strom	Super + Strom
gesamt l + kWh/100 km	1,3 + 11,2	1,2 + 10,7	1,3 + 10,5
SchadstoffEinstufung/Effizienzklasse	Euro 6d-Temp/A+		
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP) g/km	34/29	29/32	29/31
Tankinhalt l	37	37	43
Reichweite gesamt <sup>4)</sup> km	806	794	935

### Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit

Beschleunigung	s		
elektrisch/hybridisch			
0 – 50 km/h	8,2/3,5	7,8/3,4	7,0/3,5
0 – 80 km/h	19,3/7,0	19,2/6,9	16,7/7,1
0 – 100 km/h	30,3/10,1	30,5/10,1	26,7/10,3
0 – 120 km/h	-14,4	-14,5	-14,7
0 – 130 km/h	-16,8	-17,1	-17,2
0 – 140 km/h	-19,6	-20,3	-20,2
0 – 400 m	-17,2	-17,2	-17,3
Zwischenspur	s		
60 – 100/80 – 120 km/h	5,7/7,4	5,7/7,6	5,8/7,6
Höchstgeschwindigkeit km/h	171	193	172

### Bremswege

aus 100 km/h kalt	m	35,3	36,7	38,1
aus 130 km/h kalt		60,3	60,9	65,3

### Innengeräusche

bei 80 km/h letzter Gang	65	64	64
bei 100 km/h dB(A)	69	68	68
bei 130 km/h	72	72	70

### Kosten

Festkosten Euro			
Steuer	32,-	32,-	32,-
Haftpflicht	376,-	376,-	418,-
Teilkasko <sup>5)</sup>	69,-	84,-	96,-
Vollkasko <sup>6)</sup>	482,-	411,-	373,-
Grundpreis <sup>7)</sup> Euro	35 278,-	36 350,-	39 274,-

<sup>1)</sup> auf Basis Eco-Verbrauch bei einer Jahresfahrleistung von 15 000 km, davon 10 000 km Kurzstrecke (max. 40 km); <sup>2)</sup> inkl. Ladeverluste; <sup>3)</sup> auf Basis Testverbrauch und Strommix für Deutschland mit 486 Gramm CO<sub>2</sub> pro kWh; <sup>4)</sup> auf Basis Eco-Verbrauch hybridisch; <sup>5)</sup> ohne SB; <sup>6)</sup> mit 150 Euro EF <sup>7)</sup> abzüglich 7110 Euro E-Auto-Förderung



Mit vollem Akku kommen die drei Plug-in-Hybride gut 50 Kilometer weit

komfort kann man hingegen trotz des stärkeren Karosseriewankens rundum zufrieden sein, zumal sich im renovierten Cockpit mit vergrößertem Zentralsdisplay fast von selbst eine ruhige Gangart einstellt. Belohnt wird der Fahrer mit niedrigen Geräuschen und Verbräuchen sowie beachtlichen 57 km E-Reichweite auf unserer Elektorrunde. Selbst der Benziner benützt sich bei leerem Akku und zurückhaltendem Gasfuß mit rund fünf Litern Super pro 100 km, sodass der Aktionsradius zusammen mit dem größeren Tank auf über 900 km steigt.

### Hybrid-Spezialitäten

Gut 50 km rein elektrisch und rund 800 km gesamt schaffen die Ceed-Brüder als Plug-in ebenfalls, und auch in anderen Punkten ähneln sich die Mitglieder des Trios sehr. So benötigen alle zum Heizen des Innenraums den Verbrenner, weshalb dieser gelegentlich auch im E-Modus anspringt. Außerdem erfolgt der Übergang von der elektrischen auf die hydraulische Bremse bei leerem Akku nicht sehr harmonisch, das Pedalgefühl wirkt etwas teigig.

Aber das sind Kleinigkeiten angesichts der hohen Alltagstauglichkeit und Funktionalität, mit

der die kompakte, ansprechend gemachte Kia-Hybridflotte aufwartet. Aktuell stellt ein Niro Plug-in seine Zuverlässigkeit im Dauertest unter Beweis, bislang ohne besondere Vorkommnisse. Überraschender ist das schon die Erkenntnis, dass sich der geräumige, günstige Kombi gegenüber den jüngeren Spezies noch immer bestens behaupten kann.

**Text:** Bernd Stegemann

**Fotos:** Hans-Dieter Seufert



# Fazit

■ Der Vergleich zeigt es: Die Zeit ist reif für den Umstieg auf einen Plug-in-Hybrid. Mit der aktuellen Kaufprämie sinken die Preise drastisch, die E-Reichweite taugt inzwischen für viele Nutzer, und selbst mit dem Benziner kann man sparsam Strecke machen. Dass Kia auf moderate Größe und Leistung sowie einfache Technik und Bedienung setzt, erleichtert den Einstieg und passt in die Zeit. Und weil alle drei Typen ja durchaus vernünftig und wirtschaftlich sind, steht auch der Wahl eines mehr extrovertierten als praktischen XCeed nichts im Wege.