



# Der Kia Ceed: Kaufberatung

**Kia Ceed 1.0 T-GDI Edition7** (Benzin, Schaltgetriebe); 73 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 126 g/km.

**Kia Ceed GT 1.6 T-GDI** (Benzin, Schaltgetriebe); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 155 g/km.

**Kia Ceed Sportswagon 1.0 T-GDI Edition7** (Benzin, Schaltgetriebe); 73 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 126 g/km.

**Kia Ceed Sportswagon 1.6 CRDi Platinum Edition EcoDynamics+** (Diesel, Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 103 g/km.

**Kia Ceed Sportswagon Plug-in-Hybrid 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 ProCeed GT-Line 1.6 CRDi EcoDynamics+** (Diesel, Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 103 g/km.

**Kia ProCeed GT T-GDI** (Benzin, Schaltgetriebe); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 155 g/km.

**Kia XCeed 1.0 T-GDI Vision** (Benzin, Schaltgetriebe); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 130 g/km.

**Kia XCeed 1.4 T-GDI Platinum Edition** (Benzin, Schaltgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 142 g/km.

**Kia XCeed Plug-in-Hybrid 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.

The Power to Surprise



ProCeed

Ceed

Sportswagon

Ceed

XCeed

# Der Kiasmus

... eigentlich Chiasmus; ein sprachliches Stilmittel, welches Wortbezüge an wechselseitigen Positionen in Versen herstellt. Klar so weit? Kia hat's verstanden und bringt seinen Bestseller Ceed in gleich vier Versionen

**H**ohe Zuverlässigkeit, großzügige Garantie, günstiger Verbrauch; die Liste der Anforderungen an die Kompaktklasse ist lang. Kurz ist die Zeit, in der die Emotionen zählen. Warum eigentlich? Weil das Angebot so groß ist, dass sich die Kontrahenten mitunter vergleichen lassen wie Waschmaschinen, Stromanbieter oder Handyverträge. Das Preis-Leistungs-Verhältnis zählt wie nie – das ist nichts Neu-

es, und das haben gerade die Koreaner längst verstanden. Missverstanden wird dabei noch immer, dass Kia mittlerweile auch begehrtere Autos bauen kann.

Das Erfolgsrezept heißt Ceed, inzwischen in der dritten Generation ohne Apostroph im Namen, dafür in gleich vier verschiedenen Karosserieversionen für jeden Geschmack. Neben dem herkömmlichen Fünftürer gibt es einen vernünftigen Kombi für praktische

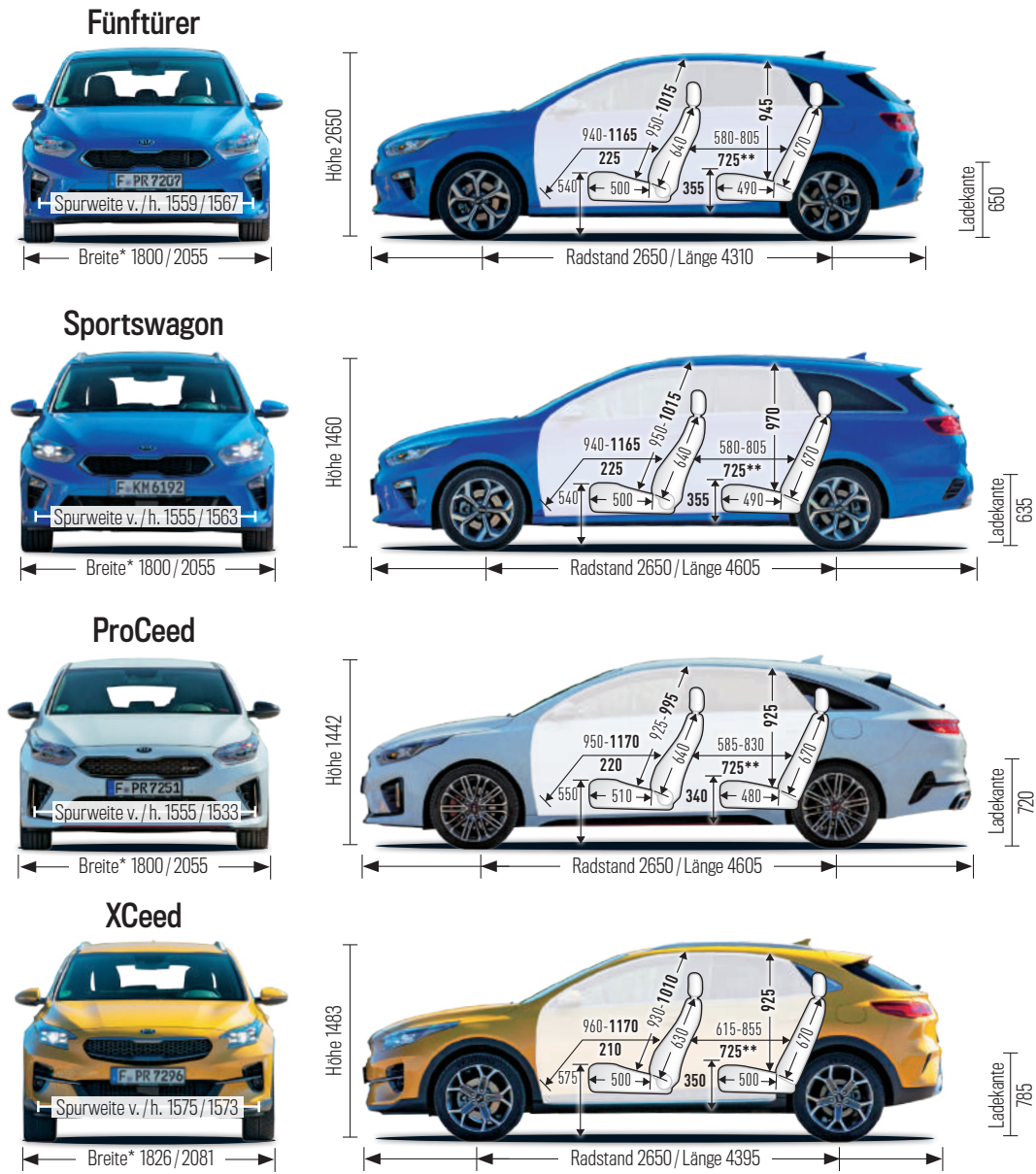
Naturen, aber auch exklusive Alternativen in Form von XCeed und ProCeed. Ersterer wildert im Großstadtdschungel neben VW T-Roc oder BMW X2, Zweiterer macht eine gute Figur neben Schönlingen wie Mercedes CLA Shooting Brake oder Mazda3.

## Aus Überzeugung

Gleich zu Beginn wollen wir mit einer Sichtweise aufräumen, die leider noch immer vorherrscht:

der Korea-Skepsis. Die Zeiten, in denen ein Kia-Kauf stets einen Kompromiss aus günstigen Preisen und billiger Machart bildete, sind längst vorbei. In Deutschland entwickelt und in der Slowakei gebaut, lässt der Ceed in vielen Belangen sogar Premium-Kompakte hinter sich. Die siebenjährige Herstellergarantie, die einst noch die letzten Skeptiker überzeugen sollte, ist heute die Kirsche auf dem Sahnehäubchen. Werfen wir also ▶





Abmessungen in Millimetern; \* Breite ohne/mit Außenspiegeln; \*\* Norm bei 1 Meter Beinfreiheit vorn



Modellpalette <sup>1)</sup>	1.0 T-GDI (Nicht für ProCeed und XCeed)	1.0 T-GDI	1.4 T-GDI	1.6 T-GDI (nicht für Sportswagon und XCeed)	1.6 GDI Plug-in-Hybrid (nur für Sportswagon und XCeed)	1.6 CRDi 116 48V (nicht für ProCeed)	1.6 CRDi 136 48V
Motor / Hubraum	R3-Turbo / 998 cm³	R3-Turbo / 998 cm³	R4-Turbo / 1353 cm³	R4-Turbo / 1591 cm³	R4 / 1580 cm³	R4-Turbo / 1598 cm³	R4 Turbo / 1598 cm³
Getriebe (manuell   automatisch)	6-Gang   -	6-Gang   -	6-Gang   7-Gang-Doppelkupplung	6-Gang   7-Gang-Doppelkupplung	-   6-Gang-Doppelkupplung	6-Gang   7-Gang-Doppelkupplung	6-Gang   7-Gang-Doppelkupplung
kW (PS) bei 1/min	74 (101) / 4500	88 (120) / 6000	103 (140) / 6000	150 (204) / 6000	77 + 44 (105 + 61) / 5700	85 (116) / 4000	100 (136) / 4000
Nm bei 1/min	172 / 1500-4000	172 / 1500-4000	242 / 1500-3200	265 / 1500-4500	265 / 1000-2400 (System)	280 / 1500-2750	280 / 1500-3000 (320 Nm m. DKG)
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h	190 km/h	210 km/h	230 km/h	195 km/h (rein elektrisch 120 km/h)	190 km/h	196 km/h
0-100 km/h	11,8 s	11,1 s	8,9 s	7,5 s	10,8 s	11,4 s	10,6 s
Normverbrauch (Mix)	5,5 l S	5,6 l S	5,9 l S	6,8 l S	1,3 l S + 11,2 kWh	4,3 l D	4,3 l D
Abgas CO <sub>2</sub>	126 g/km	128 g/km	135 g/km	155 g/km	34 g/km	114 g/km	114 g/km
OPF • SCR-Kat.² / AdBlue-Tankgröße	ja • -	ja • -	ja • -	ja • -	ja • -	- • ja / 12 Liter	- • ja / 12 Liter
Grundpreis	16 690 €	19 290 €	22 390   23 990 €	29 090   31 090 €	34 990 (SW)   35 990 (XCeed) €	22 490   26 440 €	25 090   26 440 €

Fazit	Unauffällige Basis, die für allerlei Gelegenheitsfahrten ausreicht. Wo andere Dreizylinder trommelnd klingen und mit großer Schwungscheibe loslegen, ist der Ceed etwas ziviler und dreht linear.			Lieber würden wir Wenigfahrern den günstigeren Dreizylinder empfehlen, doch den schränkt die Ausstattung ein. Die 20 Mehr-PS sind bei identischem Drehmoment nur auf allerletzter Rille spürbar.			Als Goldene-Mitte-Motor für viele eine Empfehlung wert; es sei jedoch gesagt, dass, obwohl Leistung und Drehmoment zunächst angemessen wirken, andere meist spritziger und sparsamer sind.			Der sportlichste Motor, jedoch per se kein allzu lebendiges Triebwerk. Mangels üppigen Drehmoments wirkt er häufig etwas zugeschnürt. Mit DKG etwas flinker und gut einen halben Liter sparsamer.			Der aus dem Niro PHEV übernommene Antrieb mit 141 PS Systemleistung ist auf Sparsamkeit ausgelegt und ermöglicht bis zu 60 E-Kilometer. Reizvoll durch Steuerersparnis; stets als Vision mit LED-Licht, Digitalcockpit, Klimaautomatik, Keyless-Go.			Ein 48-Volt-Akku und ein Startergenerator, der bis zu 12 kW Schubhilfe leistet, variabel Strom erzeugt und Start-Stopp-Vorgänge optimiert, bilden das Mildhybridsystem der Diesel. Das Ergebnis sind sehr kleine Verbräuche, die auch real ...			... zu erreichen sind. Die Fünf-Liter-Marke muss keiner der beiden Selbstzünder übersteigen. Dank ähnlicher Leistungswerte ist der minimal schwächere 1,6er zumindest als Schalter der bessere Kauf. Angenehm laufruhig sind beide Versionen.		
	ÖKOTREND-Wertung	71	2-	71	2-	70	3+	63	3	74	2-	69	3+	69	3+						

1) Daten und Preise beziehen sich aus Platzgründen allein auf den Fünftürer. Alle wesentlichen Unterschiede sind im Text genannt; 2) Selective Catalytic Reduction: Stickoxide (NO<sub>x</sub>) werden in Stickstoff (N<sub>2</sub>) und Wasser (H<sub>2</sub>O) umgewandelt.

Karosserie

Im Konkurrenzvergleich gibt es größere und kleinere Kompakte – das trifft auch auf die Innenraummaße zu. Der Wunsch nach mehr Platz kommt höchsten im Fond auf

Innenbreite v./h.: 1490 / 1480 • Kofferraum: 395–1291 l • Wendekreis li./re.: 11,1 / 11,2 m

Der identische Radstand und die quasi unveränderten Innenmaße zeigen: Das Kombi-Plus findet allein am Heck statt. Der Laderaum gehört zu den klassengrößten

Innenbreite v./h.: 1490 / 1480 • Kofferraum: 625–1694 l • Wendekreis li./re.: 11,1 / 11,2 m

Länger und flacher ergibt eleganter – ein designmäßiger Grundsatz. Glücklicherweise geht er im ProCeed höchstens auf Kosten von sperrigem Gepäck

Innenbreite v./h.: 1490 / 1470 • Kofferraum: 594–1545 l • Wendekreis li./re.: 11,3 / 11,3 m

Der optisch stämmigere XCeed bringt die ansonsten eher tiefe Sitzposition ein Stückchen nach oben und spendiert etwas mehr Laderaum als der Fünftürer

Innenbreite v./h.: 1485 / 1470 • Kofferraum: 426–1378 l • Wendekreis li./re.: 11,6 / 11,1 m



Als stilbewusste Avantgardisten unterscheiden sich der Shooting Brake ProCeed und der Crossover XCeed am stärksten voneinander

einen Blick auf die Ceed-Familie und finden heraus, welches Mitglied am besten zu Ihnen passt.

Was steckt drin?

Wie seine Vorgänger teilt sich der Ceed eine Plattform (in dieser Generation K2 genannt) mit dem Hyundai i30. Alle Modelle haben Vorderradantrieb nebst typischer McPherson-Radaufhängung und eine Mehrlenkerachse im Heck. Letztere ist für alle Motorisierungen serienmäßig – anders als etwa im VW Golf oder in der Mercedes A-Klasse, wo die präzisere und aufwendigere Radaufhängung den stärkeren Antrieben vorbehalten bleibt.

Das Resultat zeigt sich im Fahrereindruck. Zu Beginn fühlt sich der Ceed im positiven Sinne schwer an. Aufbauabewegungen in zackigen Wechselkurven, die etwa in einem Basis-Golf nicht tückisch, aber spürbar sind, bleiben fast unbemerkt. Nähert sich der Ceed dem Grenzbereich, kündigt dies zunächst die Vorderachse mit Untersteuern an, während das Heck weiter spurtreu bleibt. Das Ergebnis ist linear und berechenbar, dabei aber nicht träge. Die serienmäßige Federauslegung bietet ausreichenden Komfort, wobei manche Konkurrenten – gerade mit adaptiven Fahrwerken – etwas wattiger einfedern, wo der Ceed

stets eine etwas straffere Rückmeldung von der Fahrbahn überträgt. Rückmeldung dürfte die Lenkung gern etwas mehr liefern. Zwar meckern wir hier auf hohem Niveau, doch würden wir uns auch für die Basismodelle ein Lenkfeedback wie in der breitbereiften GT-Line wünschen. Auffallen dürfte dies aber nur dynamischen Fahrern. Allein der 204 PS starke Ceed GT (ab 29 090 Euro) bietet die Option auf ein Adaptivfahrwerk. Dies besitzt jedoch nur die Möglichkeit, von straff auf noch straffer umzuschalten. Die Konkurrenz nutzt auch komfortorientierte Einstellfahrwerke für weniger sportliche Linien. Ein anderer Faktor der ▶

Getriebe

Vom Plug-in-Hybriden abgesehen, der ein eigenes Sechsgang-DKG mit Segelfunktion besitzt, nutzen alle Ceed-Modelle wahlweise ein Sechsgang-Schaltgetriebe oder ein Siebengang-DKG. Ausnahmsweise wird dem Käufer hier freie Wahl gelassen – unabhängig von Motorisierung und Linie. Der Aufpreis für den Doppelkuppler liegt bei 1600 Euro (Benziner) respektive 1850 Euro (Diesel). Beim GT wird's mit 2000 Euro etwas teurer.

Die Schaltgetriebe bieten ein recht souveränes Gefühl beim Gangwechsel – begonnen bei der Kupplung, die rasch



Kurzer Hebel mit präzisen Rastungen: Das Schaltgetriebe macht viel Freude

Aufschluss über die Lage ihres Druckpunktes liefert und nicht zu leichtgängig ist, bis zum Schalten an sich, welches leicht, aber präzise mit fühlbar nachdrücklichem Einrasten von der Hand geht.

Für die Wahl der Automatik wird also kaum das Nichtgefallen des Schaltgetriebes sprechen. Hier steht neben dem Komfortgewinn oft im Vordergrund, dass Doppelkupplungsgetriebe in der Regel sehr



Das DKG verwaltet sieben Gänge (sechs im Plug-in-Hybrid) mit recht viel Gefühl

schnell und sauber schalten und zudem den (Verbrauchs-) Vorteil einer weiteren Gangstufe besitzen. Hier trifft beides zu, außerdem arbeitet es angenehm sanft beim Anhalten und Anfahren.



Fernost-typischen Linienbindung ist die Motorenpalette. Die Basisversion gibt es nur mit 101 PS, Attract lässt bis zu 120 PS und den kleinen Diesel zu, erst ab Vision sind alle Motoren verfügbar. Ab Spirit wiederum fehlen die günstigeren Antriebe. Der strengste Linienzwang herrscht, wie immer bei Kia, in der Ausstattung. Bis auf vereinzelte Optionen wie Navi, Schiebedach oder Metalliclack verstecken sich alle Extras in Linien und Paketen. Das bietet den Nachteil, dass Sie womöglich für Dinge zahlen, die Sie gar nicht wollen, und den Vorteil, dass weniger Logistikleistung für die Produktion individuell konfigurierter Fahrzeuge nötig ist, wodurch Kosten gespart werden. Die genauen Ausstattungsumfänge finden Sie in der Tabelle auf Seite 82.

Allen Formen und Ausstattungen gemein ist die ansprechende Verarbeitungsqualität von Karosserie und Interieur. Außen finden sich stets geringe Spaltmaße, eine tadellose Lackqualität und ein insgesamt guter Eindruck, der etwa beim Türenschießen oder durch geringe Geräuschentwicklung auffällt. Fahr- und Windgeräusche gelangen nur zurückhaltend ins Wageninnere, und weder beim Be-

fahren von Holperpisten noch bei stärkeren Verwindungen – etwa auf Tiefgaragenrampen – lässt sich der Kia zum Poltern oder Knarzen hinreißen. Da scheppert nix, um es mit den Worten Martin Winterkorns zu sagen. Gleiches gilt auch für die verwendeten Materialien im Interieur. Während Textiloberflächen von Sitzen und Co. gutes Durchschnittsniveau erreichen, gefällt der Armaturenräger, der an den sicht- und fühlbaren Stellen serienmäßig eine weiche und matte Kunstlederhülle mit Nahtattrappen trägt. Das sieht gut aus, fühlt sich gut an und spiegelt sich kaum in der Frontscheibe.

Trotz gelungener Touchscreen-Bedienmöglichkeit finden sich alle wichtigen Funktionen zusätzlich in logisch ausgelegten Tasten, die so auch bei Audi zu finden sein könnten. Eine schnelle und blinde Radiobedienung mittels zweier Drehknöpfe lässt sich einfach nicht verbessern – prima! Modern zeigt sich das Kombiinstrument. Das analoge Serienteil mit Farbdisplay in der Mitte ist tadellos ablesbar und reicht vom Umfang her vollkommen aus. Dass es damit nicht getan ist, weiß auch Kia und bietet seit Kurzem auch ein Digitalkombiinstrument an, welches

serienmäßig ab Spirit zum Einsatz kommt, oder mit Navigationspaket (1290 Euro) auch im Vision erhältlich ist. Sein Anzeigestil erinnert an die guten Tage von BMW, bietet aber eine größere Anzeigevielfalt. Bei ungünstigem Lichteinfall stellen sich jedoch schon mal leichte Spiegelungen ein. Die geniale und einzigartige Totwinkelkamera, deren Bild sich beim Blinken in das Instrument auf der jeweiligen Seite des Displays einblendet, wie wir sie von den modernsten Kia-/Hyundai-Modellen wie etwa dem Nexo kennen, ist im Ceed jedoch nicht verfügbar.

Zuletzt gilt der guten Grundausstattung ein großes Lob. Ein aktiver Spurhalte-, Notbrems-, Müdigkeits- und sogar ein Fernlichtassistent, dazu Bluetooth, Tempomat, vier Fensterheber – alles serienmäßig. Modelle mit Doppelkupplungs-Automatik übernehmen sogar teilautonom die Stop & Go-Arbeit im Stau – eine Seltenheit in der Kompaktklasse.

### Der Fünftürer

Das klassische Steilheck im typischen Kompaktformat bildet den Einstieg in die Modellpalette. Einen Dreitürer (der hieß früher ProCeed) gibt es nicht mehr. So ist der

günstigste Ceed immer ein Fünftürer und zudem erste Wahl für Sparfüchse – sowohl in der Anschaffung (ab 16 690 Euro) als auch im Verbrauch. Mit beiden Dieselmotoren können Landstraßenpendler Realverbräuche im Vier-Liter-Bereich erzielen. Den Benzinern fehlt es noch ein wenig an Raffinesse, um mit der sparsamsten Konkurrenz mithalten zu können. Nachkommastellen im Verbrauch dürften aber gerade für Wenigfahrer keine allzu große Rolle spielen. Die wiederum bekommen ein gut nutzbares Auto, welches weder am Platz für die Einkäufe noch für eventuelle Hinterbänkler knausert. Durch das kleine dritte Seitenfenster entsteht der Eindruck einer akzeptablen Übersicht nach hinten. Hier lässt der Ceed zwar manche Konkurrenten hinter sich, allzu schmal ist seine C-Säule aber dennoch nicht geraten. Wie in allen Geschwistern wirkt die relativ stark geneigte Windschutzscheibe zunächst für größere Fahrer recht flach, was in der Praxis aber nicht stört, da sich Hünen den Sitz angenehm tief einstellen können. Durch genügend Beinraum muss der Fahrer nicht zu weit nach hinten rücken. So wird die B-Säule nicht zur Sichtbehinderung, und im Fond bleibt ausreichend Platz – ein Hauch mehr als im Opel Astra, eine Idee weniger als im VW Golf. Zu bemängeln sind die engen hinteren Fußräume. Angesichts des stets gleichen Radstandes finden sie sich in allen Ceed-Modellen.

### Der Kombi

... heißt ganz nobel Sportswagon, ist aber tatsächlich nur eine Rucksackversion des Fünftürers. Statt über 79 Zentimeter erstreckt sich sein hinterer Überhang auf stattliche 1,07 Meter. Insgesamt entsteht ein Längenzuwachs von 28 Zentimetern. Viel hilft viel – das gilt auch für den Laderaum. 625-1694 Liter schlucken die Nicht-Hybrid-Modelle. Das liegt auf dem Niveau des Raumkönigs Skoda Octavia Combi, der wiederum etwas mehr Platz im Fond bietet. Die Ladekante liegt eine Handbreit tiefer als beim Fünftürer. Serienmäßig bietet der Kombi zudem die Dachreling sowie eine ordentliche Anzahl von Fächern unter dem



Die Linien Attract, Edition 7, Vision, Spirit und Platinum Edition (Bild) ähneln sich optisch weitgehend. GT und GT-Line tragen eigene Schürzen

Kofferraumboden. Glatt 1000 Euro Aufpreis gegenüber dem Fünftürer erscheinen uns bei so viel Nutzwert fair. Zusätzlich bietet der Kombi die Option auf den Plug-in-Hybrid (ab 34 990 Euro), den es in Fünftürer und ProCeed nicht gibt. Seine Akkus kosten durch einen leicht erhöhten Boden 188 Liter Laderaum. Dennoch bietet auch er eine ebene Ladefläche, wenn die Rücksitzbank umgeklappt ist.

### Der Shooting Brake

Dieser Begriff wurde von Mercedes zur Benennung von flachen Kombis mit coupéartiger Silhouette reanimiert. Es gibt sie auf Basis von CLS und CLA. Speziell Letzterer sieht dem ProCeed von schräg hinten ganz schön ähnlich. Damit es nicht zu Verwechslungen kommt, hat Kia seinem Flachmann (2,5 Zentimeter niedriger als der Fünftürer) ein hinteres Leuchtenband spendiert. Die fein gezeichneten LED-Leuchten sind in der Mitte geteilt und sorgen gerade bei Dunkelheit für eine charakteristische Optik. Eine kleine Blechstufe im Übergang der Rückleuchten trennung könnte Detailfanatiker ein wenig stören. Dass der ProCeed eher auf Optik als auf Nutzwert setzt, ist kein Geheimnis. Es äußert sich etwa in der höheren Ladekante, bedingt durch das Kennzeichen im Stoßfänger. Angesichts eines noch immer geräumigen Laderaums (594 Liter) er-

scheint der Unterschied zum Sportswagon gering. Beim Beladen fällt eher die knapper geschnittene Heckklappe auf. Gleiches gilt für den Fond. Zwar muss beim Einsteigen der Kopf eingezogen werden, doch besitzt der ProCeed neben einer etwas tieferen Rückbank auch eine kaum reduzierte Innenhöhe – angesichts der geschwungenen Dachlinie sehr be-

achtlich, vor allem aber besser gelöst als im deutlich teureren Mercedes CLA Shooting Brake. Preislich wird es beim ProCeed interessant. Er kostet in der Basis mit Dreizylinder-Turbo und 120 PS 26 990 Euro, bringt aber bereits die GT-Line mit. Diese Kombination ist für Fünftürer und Kombi nicht zu haben. Vergleicht man die 140 PS starken 1.4er, liegt der Pro-

## Umwelt

Die moderne, ökologisch innovative Produktion in Zilina (SK) sammelt Pluspunkte. Die kleinen Benziner erzeugen niedrige Schadstoffemissionen, der GT fällt hier etwas ab. Die im Diesel eingesetzte 48V-Mildhybrid-technik ist sinnvoll und bringt auch in der Praxis Verbrauchsvorteile. NO<sub>x</sub>-Speicherkat und SCR-Kat arbeiten auch unter Realbedingungen effektiv. Die Herstellung des Plug-in-Hybriden ist aufwendig, erlaubt aber lokal emissionsfreies Pendeln.

Thomas Wiesand, Geschäftsführer des Umweltinstituts ÖkoTrend

**ÖKOTREND**

Ceed-Aufpreis zum Kombi bei gerade mal 700 Euro. Zusätzlich fehlt dem Kombi die Option auf das Topmodell GT. So fällt – mit etwas Konzentration – auf, dass der ProCeed nicht unbedingt teurer ist als der entsprechende Kombi.

### Der Crossover

Der XCeed ist der Modebeauftragte der Ceed-Familie. Mit gut 3,5 ▶

Ob kurz oder lang entscheidet über kurz oder lang der Nutzungsanspruch. Bis zur B-Säule gleichen sich Fünftürer und Sportswagon



Mit Zacken-C-Säule und Leuchtenband ist der ProCeed leicht erkennbar. Auch der optisch aufgepumpte XCeed geht eigene Wege





## 5-Türer/Sportswagon

Jeder Ceed hat hochwertige Kunststoffoberflächen und ein handschmeichelndes Multifunktionslenkrad. Auch ohne Volllausstattung wie hier geht es sehr kommod zu

## Infotainment



Ein dreigeteilter Startbildschirm versorgt die Insassen im Normalbetrieb mit allem Nötigen. Perfekt gelungen ist die Zweiknopfbedienung, die Oberfläche ist sehr übersichtlich

Mit Online-Funktionen, Smartphone-Zugriff auf Fahrzeugdaten, großartiger Touch-Bedienstruktur und der Erhaltung wichtiger physischer Tasten erfüllt das 10,25-Zoll-Top-Navi (ab 1290 Euro, Serie ab Platinum Edition) alle wichtigen Gesichtspunkte eines guten Infotainments. Es geht aber auch einfacher und das sogar sehr gut. Das Basisradio verfügt bereits über ein absolut narrensicher bedienbares Tastenradio mit sechs Lautsprechern, Bluetooth-funktionen, den 8-Zoll-Touchscreen ab Vision, und im Emotion-Paket für Edition 7 geht dank Apple Car-Play und Android Auto auch als vollwertige Infotainment-Station durch. Lediglich auf DAB-Empfang müssen Käufer dieses Geräts verzichten.

Zentimetern mehr Gesamthöhe und Plastikbeplankung an den unteren Karosseriekanten erzeugt er einen gewissen SUV-Anstrich. Das Blechkleid des XCeed nutzt – von der Bodengruppe abgesehen – allein die vorderen Türen als Gleichteile mit dem Ceed-Fünftürer. Ihn überragt er auch in der Länge (8,5 Zentimeter mehr) sowie im Laderaumvolumen (31-87 Liter mehr). Für viele Käufer könnte die Sitzhöhe des XCeed ein entscheidender Kaufgrund sein. Sie liegt 3,5 Zentimeter höher als in der flacheren Verwandtschaft. Im Fond wird

die rundliche Silhouette bemerkbar. Einen Raumvorteil gibt es hier nicht, vielmehr gleichen die Sitzmaße denen des ProCeed. Der subjektive Raumeindruck wirkt indes einen Hauch luftiger als beim Rest. Ansonsten konzentrieren sich die Eigenarten des XCeed mehr auf Optik und Ausstattungspolitik.

Letztere beginnt mit dem Preisunterschied. Basismotor und -linie werden im XCeed nicht angeboten; vergleicht man einen entsprechenden Fünftürer (Edition 7, 120 PS), entsteht ein

Aufpreis von 2100 Euro, allerdings besitzt der XCeed immer Nebelscheinwerfer und LED-Rückleuchten (sonst erst ab Vision). Zusätzlich sind für den XCeed die eigenen Ausstattungslinien JBL Sound Edition (3600 Euro, vergleichbar mit Spirit plus Navi und Soundsystem) und Xdition (6320 Euro, vergleichbar mit GT-Line plus Digitalcockpit) zu haben.

### Die Ausstattung

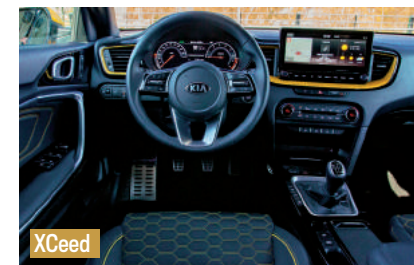
Sie sehen, spätestens hier wird es richtig kompliziert. Kia ver-

## Cockpit



### ProCeed

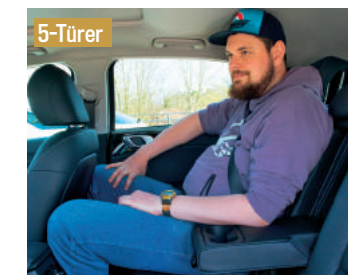
Der ProCeed kommt stets als GT oder GT-Line. So besitzt er Sportsitze und ein unten abgeflachtes Lenkrad. Der Rest entspricht dem Fünftürer-Interieur – auch den gibt es als GT



### XCeed

Prinzipiell ist auch das Cockpit im XCeed identisch mit dem seiner Geschwister. Das Crossover setzt allerdings auf eine andere Sitzposition und mehr farbliche Akzente

## Innenraum



### 5-Türer

**Fond** Auch wenn's knapp aussieht, dieser Fond beherbergt einen wenig graziilen 2,05-Meter-Redakteur mit Hut. Ein Golf böte hier etwas mehr Platz



Höhe 0,65 m

Tiefe max. 0,77 m  
Tiefe min. 1,48 m

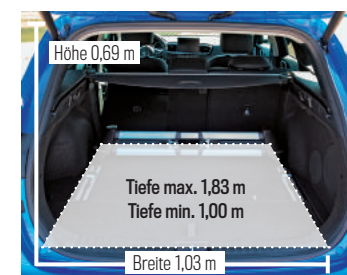
Breite 1,06 m

**Kofferraum** Mit 395 bis 1291 Liter Ladevolumen liegt der Ceed im Klassendurchschnitt. 9 cm Höhenunterschied erzeugt der variable Ladeboden



### Sportswagon

**Fond** Auf den Millimeter gerechnet hat der Kombi dank etwas mehr Höhe den meisten Platz. Faktisch gleicht sich aber die ganze Ceed-Familie im Sitzraum



Höhe 0,69 m

Tiefe max. 1,83 m  
Tiefe min. 1,00 m

Breite 1,03 m

**Kofferraum** Unter zwei stabilen Boden- deckeln bietet der Kombi große Zusatzstaufläche. Darüber finden 625 bis 1694 Liter Ladegut Platz



### ProCeed

**Fond** Dank des minimal tiefer montierten Rücksitzes fällt die etwas flachere Dachlinie nicht ins Gewicht. BMW 1er oder Mercedes CLA sind deutlich enger



Höhe 0,40 m

Tiefe max. 1,73 m  
Tiefe min. 1,02 m

Breite 0,95 m

**Kofferraum** Mit 594 bis 1545 Litern bietet auch der ProCeed viel Platz. Das schräge Heck mit kleiner Klappe ist aber weniger praktisch als der Kombi



### XCeed

**Fond** Trotz scheinbar besserer Platzverhältnisse entspricht die Sitzhöhe im Fond der des flachen ProCeed. Der Crossover wirkt aber luftiger



Höhe 0,67 m

Tiefe max. 1,61 m  
Tiefe min. 0,83 m

Breite 1,03 m

**Kofferraum** Die goldene Mitte hat hier nichts mit der Lackfarbe zu tun. Gut nutzbar, verschwinden im XCeed-Kofferraum 426 bis 1378 Liter Gepäck





Ausstattung / Modell	Attract	Edition 7 <sup>1)</sup>	Vision	Spirit	GT-Line <sup>2),3)</sup>	Platinum Edition <sup>4)</sup>	GT <sup>5)</sup>
Assistenzpaket	●	●	●	●	●	●	●
Abstands(-tempomat) ✓	⊗ (●)	⊗ (●)	290 (●)	● (●)	● (●)	● (●)	● (●)
Außenspiegel el. anklappbar	⊗	⊗	⊗	●	●	●	●
Digitalkombiinstrument	⊗	⊗	⊗	⊗	1090 <sup>7)</sup>	●	●
Einparkhilfe (vorn und) hinten ✓	(⊗) ⊗	(⊗) 1290 <sup>8)</sup>	(⊗) ●	(1090 <sup>7)</sup> ) ●	(1090 <sup>7)</sup> ) ●	(●) ●	(●) ●
Keyless-Go ✓	⊗	⊗	⊗	1090 <sup>7)</sup>	●	●	●
Klimaanlage /-automatik	990 / ⊗	● / ⊗	● / 690	⊗ / ●	⊗ / ●	⊗ / ●	⊗ / ●
LED-Scheinwerfer u. -Rückleuchten ✓	⊗ & ⊗	⊗ u. ⊗	⊗ u. ●	● u. ●	● u. ●	● u. ●	● u. ●
Leichtmetallräder <sup>8)</sup>	⊗	1290 <sup>8)</sup> (16")	● (16")	● (17")	● (17")	● (17")	● (18")
Lendenwirbelstütze elektrisch	⊗	⊗	⊗	●	●	●	●
Licht- / Regensensor	●	●	●	●	●	●	●
Navigationssystem	⊗	⊗	1290 <sup>9)</sup>	1290 <sup>9)</sup>	1290 <sup>9)</sup>	●	1290 <sup>9)</sup>
Nebelscheinwerfer ✓	⊗	1290 <sup>8)</sup>	●	●	●	●	●
Rückfahrkamera	⊗	1290 <sup>8)</sup>	●	●	●	●	●
Soundsystem	⊗	⊗	⊗	1290 <sup>9)</sup>	1290 <sup>9)</sup>	●	1290 <sup>9)</sup>
Sitz- / Lenkradheiz. ✓ (-lüftung vo. u. -heiz. hi.)	⊗ / ⊗ (⊗)	1290 <sup>8)</sup> (⊗)	● / ● (⊗)	● / ● (⊗)	● / ● (⊗)	● / ● (●)	● / ● (⊗)
Teilledersitze (Vollleder) <sup>10)</sup>	⊗ (⊗)	⊗ (⊗)	⊗ (⊗)	890 (⊗)	690 (⊗)	⊗ (●)	● (⊗)
Totwinkel- u. Querverkehrswarner ✓	⊗	⊗	⊗	●	●	●	●
Verkehrszeichenerkennung ✓	⊗	⊗	1290 <sup>9)</sup>	1290 <sup>9)</sup>	1290 <sup>9)</sup>	●	1290 <sup>9)</sup>
Aufpreise in Euro ● = Serie ⊗ = nicht erhältlich ✓ = empfohlene Einzeloption							
Aufpreis zur Basis (Preise für Fünftürer)	-	2000	4100	6700	7600	13 400	ab 29 090

1) Basis für XCeed; 2) Basis für ProCeed; 3) Nicht für XCeed; 4) nicht für ProCeed; 5) nicht für SW u. XCeed; 6) Emotion-Paket für Edition 7 (bis auf LED-Rückleuchten praktisch identisch mit der Linie Vision; 7) Technologiepaket; 8) XCeed als Edition 7 mit 16", ansonsten mit 18"; 9) Navigationspaket; 10) Stoff-Leder-Kombination; für GT-Line und GT mit Alcantara-Leder-Kombination, immer mit Kunstlederbestandteilen; immer in Verbindung mit elektrischem Fahrersitz mit Memory

wendet für jede der vier Karosserieformen eine eigene Preisliste, wir wagen den Modellvergleich trotzdem. In der Tabelle oben haben wir markiert, dass z. B. nicht alle Linien für XCeed und ProCeed erhältlich sind, auf andere Besonderheiten sind wir bereits eingegangen. Nur so erscheint ein Vergleich sinnvoll. Warum so kompliziert? Weil die Preislisten immer wieder für Überraschungen gut sind. Je nach Ausstattungskombination sind scheinbar exklusivere Modelle kaum teurer.

Welche Optionen sind besonders sinnvoll? Von der fehlenden

Klimaanlage abgesehen, genügt pragmatischen Käufern bereits die Basis. Da das Angebot aber meist von besser ausgestatteten Modellen dominiert wird, finden sich mit eingerechneten Händlerrabatten günstigere Angebote mit leicht gehobener Ausstattung. Diese bringen wiederum einen höheren Wiederverkaufswert mit sich, weshalb Edition 7 (2000 Euro) oder Vision (4100 Euro) schlicht die besten Angebote darstellen. Geheimtipp: Das Emotion-Paket für Edition 7 (1290 Euro) entspricht bis auf die LED-Rückleuchten den Umfängen des Vision, ist aber deutlich günstiger.

Navigiert wird per Smartphone-Spiegelung. Der Haken: Dieses Angebot gibt es nur bis einschließlich 120 PS. Im Vision – also auch für stärkere Motoren – wiederum gibt's optional das hervorragende Onboard-Navi (1290 Euro) mit Online-Funktionen und Verkehrszeichenerkennung – ebenfalls eine echte Empfehlung. Im Bereich des hier Genannten steckt das attraktivste Preis-Leistungs-Verhältnis. Dennoch sind auch die Verwöhnangebote der teureren Versionen durchaus gut gemachte Sonderausstattungen und ihr Geld wert.

## Sicherheit

Der Ceed lässt nichts anbrennen. Er ist in der dritten Generation erst seit Juni 2018 auf dem Markt, besitzt also einen recht aktuellen Entwicklungsstand. Ein weiterer Grund für das gute Ergebnis ist die umfangreiche und serienmäßige Fahrassistenz. Bessere Werte im Fußgängerschutz erreichen praktisch ausschließlich Autos mit aktiven Motorhaubenscharniern – und entsprechend teureren Versicherungsprämien.

Gesamtbewertung ★★★★★

Insassenschutz	91 %
Kindersicherheit	83 %
Fußgängerschutz	41 %
aktive Sicherheit	86 %

## J.D. POWER Autofahrerstudie

OPEL	Weder mittelmäßig	76,1
KIA	War mal besser	11 75,9
RENAULT	Rend	12 75,8

In den letzten Jahren schnitt Kia in der Kundenzufriedenheit überdurchschnittlich ab, im Vorjahr gab es einen Dämpfer. An der sehr hohen Zuverlässigkeit der Autos hat sich nichts geändert, jedoch sind einige Kunden mit dem Umfeld der Servicebetriebe stellenweise unzufrieden.

## Im Detail

### Fünftürer



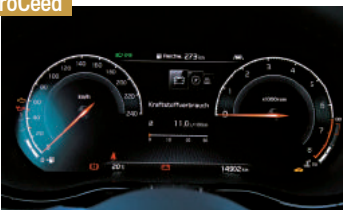
Die Klimaautomatik kostet 690 Euro für Vision, darüber ist sie stets serienmäßig. Sitz- und Lenkradheizung gibt es dagegen schon in unserem Spar-Geheimtipp, dem Emotion-Paket für Edition 7 (1290 Euro). Es entspricht weitestgehend dem Vision.

### Sportswagon



Mit großem Kofferraum und Vollausstattung wie in unserem Testwagen ist der Sportswagon im Familienvergleich der Alleskönner schlechthin. Das Panoramadach gehört zu den wenigen Einzeloptionen. Es kostet für alle Ceed 990 Euro.

### ProCeed



Unser ProCeed kam als sportlicher GT daher. Neben 204 PS trägt er auch Sportauspuff, 18-Zöller, ein Digitalcockpit und rote Details innen wie außen. So gerüstet kann er sich locker mit allen Premium-Kompakten aus Deutschland messen.

### XCeed



Der XCeed in Kurzfassung: Für 2100 Euro mehr als beim Fünftürer gibt es eine minimal verbesserte Ausstattung sowie 3,5 Zentimeter mehr Sitzhöhe und eine Idee mehr Platz im Kofferraum. Modische Crossover-Optik gibt's kostenlos dazu.



Den elektrischen Fahrersitz mit Memory gibt's mit Lederpaket (ab 890 €, 690 € im GT) bzw. im Platinum Edition (Serie)



Logisch und griffgünstig sitzen an Schalt- oder Wählhebel die Tasten für Fahrfunktionen wie Start-Stop oder PDC



Ausgestellte Schürzen an Front und Seite gibt es bei GT-Line und GT. Den starken GT kennzeichnen die roten Streifen



18-Zöller wie hier trägt der XCeed schon ab Vision. Da ist die Preisliste ganz unkompliziert. Ein Gegenbeispiel steht rechts



Der Komfortschlüssel nebst Startknopf heißt bei Kia Smart Key und ist ab GT-Line Serie. Mit Technikpaket auch für Spirit



Während das flexible Schienensystem im Kombi erst ab Spirit an Bord ist, sind große Fächer im Boden serienmäßig



GT-Modelle bieten serienmäßig seitenhaltstarke Sportsitze. Im GT-Line gibt es sie nur mit dem Lederpaket (1490 €)



Im Technikpaket (1090 €), mit Ledersitzen oder Serie in GT und Platinum Edition, nicht im Fünftürer: die E-Heckklappe





Welchen sollen Sie denn nun kaufen? Fünftürer oder Kombi? Oder ProCeed? Oder XCeed? Mangels großer Preisunterschiede eine Geschmacksfrage

## Fazit – Kia hat die goldenste Mitte

andreas.juengling@auto-test.com



Sie haben es gelesen, das beste Preis-Leistungs-Verhältnis bieten die günstigeren Modelle. Immer das Zweitbilligste nehmen – welch eine Erkenntnis... Zugegeben: Rechnerisch ist das sinnvoll, dennoch ist sie wieder da, die Korea-kepsis – wir legen den Sonderangebotsmaßstab an und ignorieren die Talente des Ceed, der schon den omnipräsenten Golf in Vergleichstests geschlagen hat. Mit dieser Denkweise bräuchte es keinen GT, keinen ProCeed und auch keinen XCeed.

Deshalb verlassen wir mal den gedanklichen Discounter und biegen zur Boutiqueware ins Nobelviertel ab. Golf mit Volllausstattung? Der Ceed kann mehr. BMW 1er in Basisausstattung? Im Vergleich eine Ernüchterung. Mercedes CLA Shooting Brake? Ein ProCeed ist viel billiger, aber nicht schlechter. Audi Q2 gegen Kia XCeed? Der Ingolstädter wirkt plötzlich ganz schön karg. Fazit: Sollten sie gewillt sein, rund 30 000 Euro für einen Kompakten auszugeben, ist es immer die bessere Entscheidung, zum fein gemachten Koreaner zu greifen, als in der

Holzklasse deutscher Premiummodelle zu sitzen. An seine Grenzen gerät das Konzept Ceed erst, wenn der Blick in Richtung Performance geht. Um dem Konzernbruder und Vorzeigethleten Hyundai i30N nicht die Schau zu stehlen, ist trotz gleichen Unterbaus im Ceed GT bei 204 PS Schluss. Die wiederum fühlen sich bei BMW oder Mercedes auch meist kräftiger an, sind lebhafter und zum Teil auch sparsamer. Dem Koreaner fehlt zudem in der sonst so luxuriösen Platinum Edition (inklusive Soundsystem, Sitzbelüftung und hinterer Sitzheizung) die Option auf ein flauschig-weiches Einstellfahrwerk wie etwa in der Mercedes A-Klasse. Obwohl serienmäßig ein Fernlichtassistent an Bord ist und die meisten Linien über Abbiegelicht verfügen, fehlt zur Vollkommenheit noch das Matrixlicht.

Führen Sie sich allerdings vor Augen, dass vergleichbare Ausstattungsumfänge die Luxuskonkurrenz oft spielend ins preisliche Mittelklasse-Niveau (oder sogar darüber hinaus) hebt. Die Lehre daraus: Kia hat den Ceed darauf

hinoptimiert, dass die goldene Mitte als Angebot einfach unschlagbar ist. Hier ist er so breit aufgestellt, dass Sie Ihren Nachbarn auf jeden Fall zum Staunen bringen – entweder nach dem Blick aufs Preisschild oder nach dem Blick in die Ausstattungsliste, idealerweise mit beidem.

Anfangs haben wir zudem bereits die Herstellergarantie erwähnt, die bei Kia noch immer sagenhafte sieben Jahre gilt. Sie deckt sogar Aktualisierungen für Navi-Software und -Karten ab. So gibt es sogar Vorgängermodelle auf dem Gebrauchtmakrt, die noch mehrere Jahre Garantieleistung besitzen – nicht dass sie allzu oft benötigt werden würde. Argumente für den Ceed gibt es also genug, Negativpunkte sind rar. Falls Ihnen, vielleicht aus eigener Erfahrung, etwas einfällt, schreiben Sie uns ruhig.

Fehlende sechste Gänge für Basismotoren, nicht serienmäßige Fahrassistenten, ruckelige Doppelkupplungsgetriebe oder irreführende Bedienungen – all das lesen Sie bei anderen Modellen, aber nicht beim Ceed. **aj**

## Schwache... Wertentwicklung

Zu guter Letzt lohnt es sich, über den Wiederverkauf nachzudenken. Angesichts der 2022 noch immer fünf Jahre währenden Garantie können sich Verkäufer über stabile Preise und Gebrauchtkauf über vertrauenswürdige Zustände und Restgarantie freuen – die gilt natürlich nur mit ordnungsgemäß durchgestempeltem Serviceheft. Überraschungen bietet die Schwache-Liste der Ceed-Familie dennoch. Wo sich an der Spitze für gewöhnlich fast immer vollausgestattete Diesel-Kombis finden (hier auf dem vorletzten Platz), sitzt mit einigem Abstand der XCeed. Alles dazwischen: bunt gemischt.

XCeed 1.4 T-GDI Platinum Edition (manuell)	66,74 %
Ceed GT (manuell)	64,9 %
XCeed 1.0 T-GDI Vision (manuell)	64,53 %
Ceed 1.0 T-GDI Edition 7 (101 PS, manuell)	64,17 %
Ceed Sportswagon 1.0 T-GDI Edition 7 (101 PS, manuell)	63,29 %
ProCeed GT (manuell)	62,85 %
Ceed Sportswagon 1.6 CRDi Platinum Edition (136 PS, DKG)	62,37 %
ProCeed 1.6 CRDi GT-Line (manuell)	60,28 %

\*Restwert nach 24 Monaten bei 20 000 km/Jahr, segmentspezif. Sonderausstattungsanteil