



Der Kia Ceed: Kaufberatung

Kia Ceed 1.0 T-GDI Edition7 (Benzin, Schaltgetriebe); 73 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,5 l/100 km; CO₂-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; CO₂-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; CO₂-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; CO₂-Emission kombiniert 103 g/km.

Kia Ceed Sportswagon Plug-in-Hybrid 1.6 GDI Plug-in Hybrid (Doppelkupplungsgtriebe); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km / Stromverbrauch kombiniert kWh/100 km: 1,3 / 11,3; CO₂-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; CO₂-Emission kombiniert 103 g/km.

Kia ProCeed GT T-GDI (Benzin, Schaltgetriebe); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,8 l/100 km; CO₂-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; CO₂-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; CO₂-Emission kombiniert 142 g/km.

Kia XCeed Plug-in-Hybrid 1.6 GDI Plug-in Hybrid (Doppelkupplungsgtriebe); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km / Stromverbrauch kombiniert kWh/100 km: 1,3 / 11; CO₂-Emission kombiniert 31 g/km.

The Power to Surprise



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

Hohe 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 Neues, und das haben gerade die Konsumenten längst verstanden. Missverstanden wird dabei noch immer, dass Kia mittlerweile auch begehrswerte 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 Schörlingen wie Mercedes CLA Shooting Brake oder Mazda 3. 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 Beziehungen 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 ▶

Fotos: C. Jungling

Aus Überzeugung

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

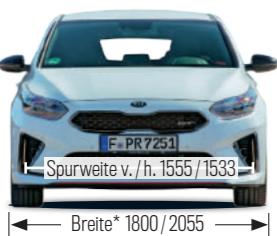
Fünftürer



Sportswagon



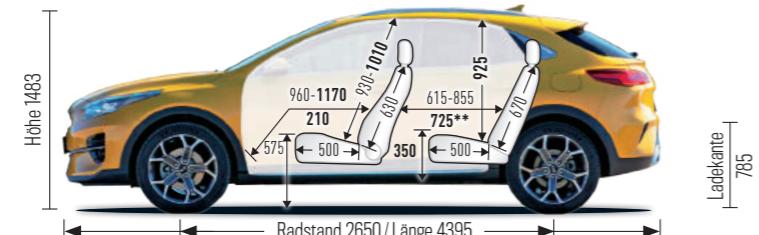
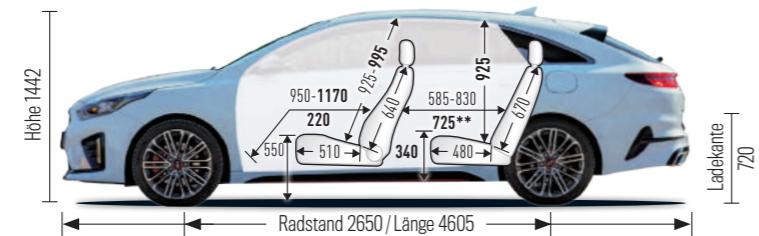
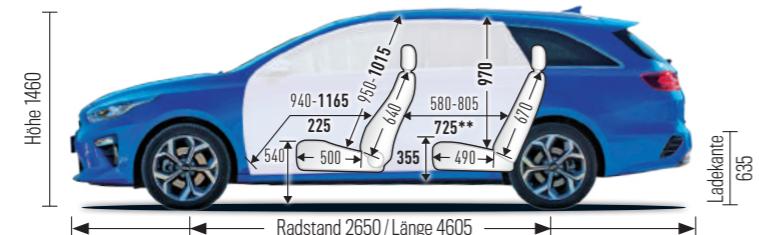
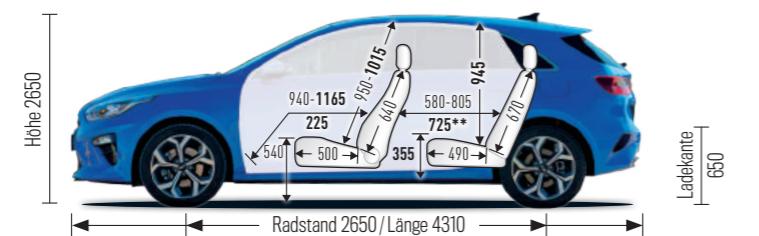
ProCeed



XCeed



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



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

Getriebe

Vom Plug-in-Hybrid abgesehen, der ein eigenes Sechs-gang-DKG mit Segelfunktion besitzt, nutzen alle Ceed-Modelle wahlweise ein Sechs-gang-Schaltgetriebe oder ein Siebengang-DKG. Ausnahmsweise wird dem Käufer hier freie Wahl gelassen – unabhän-gig von Motorisierung und Linie. Der Aufpreis für den Doppel-kuppler 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 Nichtgefäl-ten des Schaltgetriebes spre-chen. Hier steht neben dem Komfortgewinn oft im Vordergrund, dass Doppelkupplungs-getriebe 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 Gangstu-fe besitzen. Hier trifft beides zu, außerdem arbeitet es ange-nahm sanft beim Anhalten und Anfahren.

Modellpalette¹⁾

1.0 T-GDI
(Nicht für ProCeed und XCeed)



Der Wenig-fahrer

Motor / Hubraum	R3-Turbo / 998 cm ³
Getriebe (manuell automatisch)	6-Gang -
kW (PS) bei 1/min	74 (101) / 4500
Nm bei 1/min	172 / 1500–4000
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
0–100 km/h	11,8 s
Normverbrauch (Mix)	5,5 l/100 km
Abgas CO ₂	126 g/km
OPF · SCR-Kat. ²⁾ / AdBlue-Tankgröße	ja · -
Grundpreis	16 690 €

Fazit

Unauffällige Basis, die für allerlei Gele-gegenheitsfahrten ausreicht. Wo andere Dreizylinder trommelnd klingen und mit großer Schwungscheibe loslegen, ist der Ceed etwas ziviler und dreht linearer.

Lieber würden wir Wenigfahrern den günstigeren Dreizylinder empfehlen, doch das schränkt die Ausstattung ein. Die 20 Mehr-PS sind bei identischem Drehmo-ment 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.

1.6 T-GDI
(nicht für Sportwagen und XCeed)



Der sportliche Fahrer

Motor / Hubraum	R4-Turbo / 1353 cm ³
Getriebe (manuell automatisch)	6-Gang 7-Gang-Doppelkupplung
kW (PS) bei 1/min	88 (120) / 6000
Nm bei 1/min	103 (140) / 6000
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
0–100 km/h	11,1 s
Normverbrauch (Mix)	5,6 l/100 km
Abgas CO ₂	128 g/km
OPF · SCR-Kat. ²⁾ / AdBlue-Tankgröße	ja · -
Grundpreis	19 290 €
1.4 T-GDI	22 390 23 990 €
1.6 T-GDI	29 090 31 090 €
1.6 GDI Plug-in-Hybrid (nur für Sportwagen und XCeed)	34 990 (SW) 35 990 (XCeed) €
1.6 CRDi 116 48V (nicht für ProCeed)	22 490 26 440 €
1.6 CRDi 136 48V	25 090 26 440 €

Der aus dem Niro PHEV übernommene Antrieb mit 141 PS Systemleistung ist auf Sparsamkeit ausgelegt und ermöglicht bis zu 60 E-Kilometer. Reizvoll durch Steueraersparnis; 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-Stop-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 schwächer 1.6er zumindest als Schalter der bessere Kauf. Angenehm laufhaf sind beide Versionen.

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_x) werden in Stickstoff (N₂) und Wasser (H₂O) umgewandelt.

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 stärkste Liniengang 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 Logistikkosten 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 Türenschließen oder durch geringe Geräuschentwicklung auffällt. Fahr- und Windgeräusche gelangen nur zurückhaltend ins Wageninnere, und weder beim Be-

fahren von Holpersteinen 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. Gleicher gilt auch für die verwendeten Materialien im Interieur. Während Textiloberflächen von Sitzen und Co. gutes Durchschnittsniveau erreichen, gefällt der Armaturenträger, der an den sicht- und fühlbaren Stellen serienmäßig eine weiche und matte Kunstlederhülle mit Nahtatrapen trägt. Das sieht gut aus, fühlt sich gut an und spiegelt sich kaum in der Frontscheibe.

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. Ein Dreitürer (der hieß früher ProCeed) gibt es nicht mehr. So ist der

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 Blitzen 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.

Die Ceed

ist

die

neue

Generation

der

Kia

Modell-

reihe

und

die

neue

Technik

ist

die

neue

Technik



Infotainment



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, Bluetoothfunktionen, den 8-Zoll-Touchscreen ab Vision, und im Emotion-Paket für Edition 7 geht dank Apple CarPlay 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 Gleichalteile mit dem Ceed-Fünftürer. Ihn überragt er auch in der Länge (8,5 Zentimeter mehr) sowie im Lade Raumvolumen (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



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



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

Innenraum



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



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



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



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



Ausstattung / Modell	Attract	Edition 7 ¹⁾	Vision	Spirit	GT-Line ^{2,3)}	Platinum Edition ⁴⁾	GT ⁵⁾
Assistenzpaket	●	●	●	●	●	●	●
Abstands(-tempomat) ✓	⊗ (●)	⊗ (●)	290 (●)	● (●)	● (●)	● (●)	● (●)
Außenspiegel el. anklappbar	⊗	⊗	⊗	●	●	●	●
Digitalkombiinstrument	⊗	⊗	⊗	⊗	1090 ⁷⁾	●	●
Einparkhilfe (vorn und) hinten ✓	(⊗) (●)	(⊗) 1290 ⁸⁾	(⊗) ● (1090 ⁷⁾	● (1090 ⁷⁾	(●) ●	(●) ●	(●) ●
Keyless-Go ✓	⊗	⊗	⊗	1090 ⁷⁾	●	●	●
Klimaanlage /-automatik	990/●	●/●	●/690	●/●	●/●	●/●	●/●
LED-Scheinwerfer u. -Rückleuchten ✓	⊗ & ●	● u. ●	● u. ●	● u. ●	● u. ●	● u. ●	● u. ●
Leichtmetallräder ⁹⁾	⊗	1290 ⁸⁾ (16")	● (16")	● (17")	● (17")	● (17")	● (18")
Lendenwirbelstütze elektrisch	⊗	⊗	⊗	●	●	●	●
Licht- / Regensensor	●	●	●	●	●	●	●
Navigationssystem	⊗	⊗	1290 ⁹⁾	1290 ⁹⁾	1290 ⁹⁾	●	1290 ⁹⁾
Nebelscheinwerfer ✓	⊗	1290 ⁸⁾	●	●	●	●	●
Rückfahrkamera	⊗	1290 ⁸⁾	●	●	●	●	●
Soundsystem	⊗	⊗	⊗	1290 ⁹⁾	1290 ⁹⁾	●	1290 ⁹⁾
Sitz- / Lenkradheiz. ✓ (-lüftung vo. u. -heiz. hi.)	⊗ / (●) (●)	1290 ⁸⁾ (●)	● / ● (●)	● / ● (●)	● / ● (●)	● / ● (●)	● / ● (●)
Teilledersitze (Vollleder) ¹⁰⁾	⊗ (●)	⊗ (●)	⊗ (●)	890 (●)	690 (●)	⊗ (●)	● (●)
Totwinkel- u. Querverkehrswarner ✓	⊗	⊗	⊗	●	●	●	●
Verkehrszeichenerkennung ✓	⊗	⊗	1290 ⁹⁾	1290 ⁹⁾	1290 ⁹⁾	●	1290 ⁹⁾
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.

J.D. POWER Autofahrerstudie

	OPEL Wieder mittelmäßig	76,1
	KIA War mal besser	11 75,9
	RENAULT Ren0	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.

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 Motorhaubenscharnieren – und entsprechend teureren Versicherungsprämien.

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

Im Detail

Fünftürer



Die Klimaanlage 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.



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

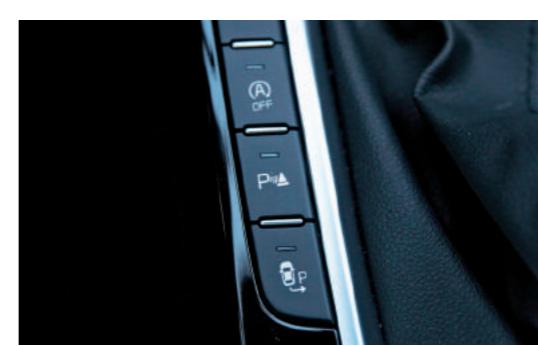


Der Komfortschlüssel nebst Startknopf heißt bei Kia Smart Key und ist ab GT-Line Serie. Mit Technikpaket auch für Spirit

Sportwagen



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



Logisch und griffigünstig sitzen an Schalt- oder Wählhebel die Tasten für Fahrfunktionen wie Start-Stopp oder PDC



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

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.



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

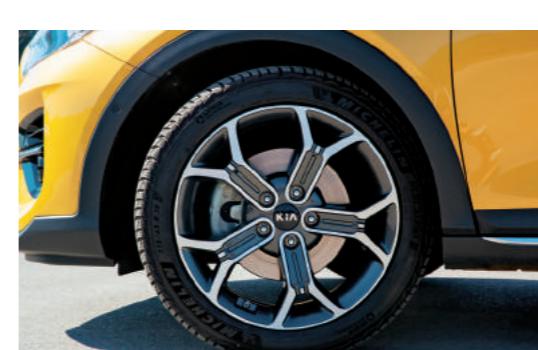


GT-Modelle bieten serienmäßig seitenhaltstarke Sportsitze. Im GT-Line gibt es sie nur mit dem Lederpaket (1490 €)

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.



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



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





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 Koreaskepsis – wir legen den Sonderangebotsmaßstab an und ignorieren die Talente des Ceed, der schon den omnipräsennten 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 Nobenviertel ab. Golf mit Vollausstattung? 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 Vorzeigearthleten 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

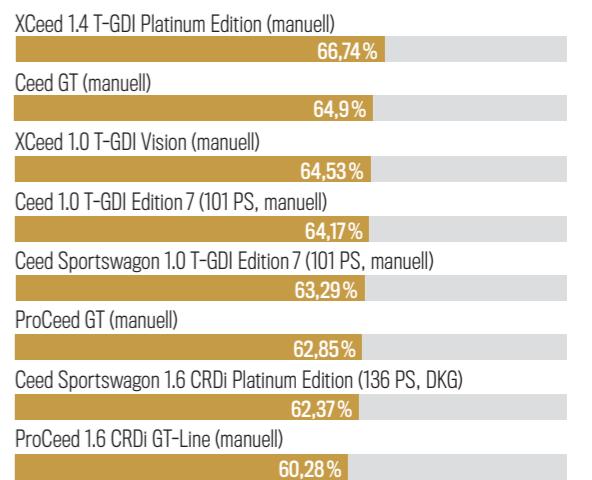
hinoptimiert, dass die goldene Mitte als Angebot einfach unerschlagbar ist. Hier ist er so breit aufgestellt, dass Sie Ihren Nachbarn auf jeden Fall zum Staunen bringen – entweder nach dem Blick aufs Preisschild oder nach dem Blick in die Ausstattungsliste, idealerweise mit beidem.

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 Gebrauchtmärkt, die noch mehrere Jahre Garantieleistung besitzen – nicht dass sie allzu oft benötigt werden würden. 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 Fahrassistenz, ruckelige Doppelkupplungsgetriebe oder irreführende Bedienungen – all das lesen Sie bei anderen Modellen, aber nicht beim Ceed. **aj**

Schwäche... 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 Gebrauchtkäufer über vertrauenswürdige Zustände und Restgarantie freuen – die gilt natürlich nur mit ordnungsgemäß durchgestempeltem Serviceheft. Überraschungen bietet die Schwäche-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 einem Abstand der XCeed. Alles dazwischen: bunt gemischt.



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