



Kia XCeed im Test: „Hier ist (fast) alles Gold, was glänzt.“

Kia XCeed 1.4 T-GDI (Benzin/Doppelkupplung); 103 kW (140 PS):

Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l / 100 km; CO₂-Emission kombiniert 130 g/km.

The Power to Surprise

ERSTER
EINDRUCKDas mögen wir
und das nicht

Sehr durchdachtes Cockpit mit Digi-Tacho und riesig breitem Touchscreen. Aber unser Handy lädt kabellos nur fünf Prozent in einer Dreiviertelstunde auf. Geht das nicht schneller?

FOTOS: HERSTELLER (4), S. HABERLAND



Fein gemacht: Das Cockpit gibt keinerlei Rätsel auf, die Qualität stimmt. Gut: großer Navi-Monitor auf Augenhöhe

HIER IST (FAST) ALLES GOLD, WAS GLÄNZT

Jetzt wird der Kia Ceed auch noch zum SUV! Am 21. September kommt der **XCeed** zu den Händlern – AUTO BILD hat schon mal 'ne Runde gedreht

SIE HABEN ES NICHT zugegeben, aber wir ahnen es: Es gibt da drei Buchstaben, vor denen VW vielleicht keine Angst hat, aber wenigstens Respekt. KIA! Zweimal schon hat der kompakte Ceed im AUTO BILD-Vergleich gegen den Golf gewonnen. ZWEIMAL! Jetzt kommt der Hochparterre-Ceed. Er heißt XCeed, ist mit 4,40 Metern knapp neun Zentimeter länger als sein kompakter Bruder, aber auch fünf höher.

Zuerst mal eins: Der Designer des XCeed war mal bei VW. Peter Schreyer (Audi TT, Golf IV) hat hier einen Kompakt-SUV auf die Räder stellen lassen, der schon beim Anblick Spaß macht. Tigernasen-Grill, nach hinten abfallende Dachlinie, vorn und hinten Unterfahrschutz-Blenden. Sieht richtig stark aus, der Typ in Quantum Yellow. Liegt auch daran, dass er zwei Zentimeter breiter ist als der Ceed und ihm die 18-Zoll-Räder gut stehen. Dazu das riesige Sonnendach (990 Euro),

Sportsitze mit schwarzem Stoff, gelben Nähten und Wabensteppung (nur in der Launch-Edition zum Marktstart). Oder das beleiderte, beheizbare Sportlenkrad sowie Sitz- und Lenkradheizung (im Emotion-Paket 1190 Euro).

Wertig auch der riesige, breite Touchscreen mit Echtzeit-Navi in Verbindung mit dem eigenen Handy (1390 Euro). Mensch, Kia! Wenn wir bedenken, dass bei euch noch vor zehn Jahren nur ein UKW-Radio drinsteckte, bei dem wir froh waren, den Heimsender rauschfrei zu empfangen... Welch ein Fortschritt! Und dabei sind die Koreaner auf dem Boden geblieben. Ihre Technik folgt dem Menschen, nicht umgekehrt. Drehrädchen für laut und leise? Check! Monitor mit Kurzwahl-tasten drunter? Dito. Auch für die Klima-Bedieneinheit reicht die Volksschule, alles klar und selbst-erklärend.

Kurze Sitzprobe: vorn klasse wegen gut konturierter Sitze, hinten

besser als im Ceed. Klar, ist eben größer, oder? Nix da, der Radstand ist geblieben, das Längenwachstum liegt an größeren Überhängen vorn und hinten. Also: Vier Männer reisen bequem, können dank 426 Liter Kofferraum (31 mehr als im Ceed) auch genügend Gepäck mitnehmen. Und wer fährt? Ich natürlich!

Hey, VW, lest ihr noch mit? So geht DSG! Der XCeed fährt ohne Ruckeln los, wir haben es mehrfach getestet an der Ampel, konnten es selbst nicht glauben. Aber es stimmt: Er beschleunigt harmonisch und bockt nicht. Im Zusammenspiel mit dem 1,4-Liter-Turbo-Benziner und 140 PS arbeitet das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe so gewissenhaft wie ein Abteilungsleiter in der Finanzbehörde, immer zuverlässig und nie auffällig. Zwinker-Smile und Zunge raus.

Da wir gerade im Finanzamt sind: Der 1.4er ist komplett ausreichend, mehr wäre vergnügungssteuerpflichtig. Klar, bergaufwünscht man

Das Design der Koreaner hat inzwischen einen hohen Reife-grad erreicht – da macht auch der XCeed keine Ausnahme



Kia XCeed 1.4 T-GDI

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Hubraum 1353 cm³ · **Leistung** 103 kW (140 PS) bei 6000/min · **max. Drehmoment** 242 Nm bei 1500/min
Antrieb Vorderradantrieb/Siebengang-DSG · **L/B/H** 4395/1826/1495 mm
Leergewicht 1443 kg · **Kofferraum** 426-1378 l · **0-100 km/h** 9,5 s
Spitze 200 km/h · **Verbrauch** 5,7 l Super · **Abgas** CO₂ 130 g/km · **Preis** ab 26 490 Euro

sich Schalt paddles am Lenkrad, um die Drehzahl hochzukriegen, dem XCeed Beine zu machen. Aber unterm Strich reichen 140 PS völlig aus, du schwimmst immer gut mit, der Motor wirkt nie brummig oder angestrengt (außer gerade eben bergauf).

Und so suchen wir und suchen – und finden (fast) nix zum Meckern. Warum? Weil die Koreaner lernen wie sonst nur Kindergarten-Kinder. Und was sie nicht wissen, kaufen



Hinten ein bisschen überflüssiges Design-Bling-Bling in Form der Auspuffblenden und des angedeuteten Unterfahrschutzes, dafür innen angenehme Platzverhältnisse

sie sich ein. Die Lenkung zum Beispiel hat Ex-BMW-Mann Albert Biermann toll abgestimmt. Sie gehorcht einfach, sie macht das, was du ihr sagst, sie arbeitet präzise. Und so ist dieser XCeed vielleicht der empfehlenswerteste Ceed, den wir je gefahren sind. Er federt komfortabel, ist in Kurven aber keine Hollywoodschaukel, hat wenig Wank- oder Aufwärtbewegungen, ist immer gut beherrschbar.

Der 1.4 T-GDI kostet in Verbindung mit Siebengang-Doppelkupplung und 18-Zoll-Rädern, Popo und Hände warm, Spurhalte-Assi und Rückfahrkamera ab 26 490 Euro. Viel Auto für vergleichbar wenig Geld. Deshalb zum Schluss: Muss VW Angst haben? Angst nicht, Respekt auf jeden Fall. Der XCeed ist 16 Zentimeter länger als der T-Roc, er ist günstiger, hat aber fünf Jahre länger Garantie, also sieben. Deshalb, liebe Wolfsburg: Diese Dreibuchstaben-Firma dort im Rückspiegel heißt KIA. Bitte merken. ☹



FAZIT
ANDREAS MAY

Bravo, Kia! Der XCeed ist genau das Auto, das Kia gefehlt hat: Mit 4,40 Metern kompakt genug zum Einparken, gutes Platzangebot, viel Übersicht – und das alles zum attraktiven Preis mit sieben Jahren Garantie. So geht Volkswagen!

URTEIL

