



Der Kia XCeed PHEV im Vergleichstest in der Klasse „Kompakt-SUV“

Kia XCeed PHEV 1.6 GDI (Benzin/Strom/Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,3 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert
11,0 kWh/100 km; CO₂-Emission kombiniert 31 g/km.

The Power to Surprise

Hals- und Steinbruch

Klar, Kompakt-SUV boomen. Deshalb gibt es BMW X2, Jeep Renegade und Kia XCeed jetzt auch mit Ladestecker. Welcher der drei Teilzeitstromer sich am besten schlägt, klären wir im Test.



Kompakt-SUV sind vor allem vernünftig und praktisch. So viel zur Theorie! In der Praxis legen BMW X2, Kia XCeed und Jeep Renegade jedoch mehr Wert auf Stil als auf reine Funktion und machen sich heute mal so richtig schön schmutzig. Dabei ist es uns durchaus bewusst, dass die drei Teilzeitstromer mit Hybridantrieb vor allem für befestigte Straßen gedacht sind.

Selbst wenn wie beim Renegade in großen Lettern „Jeep“ auf der Haube prangt. Hach, das klingt nach Abenteuer, Leiterrahmen und V8-Motor. Tatsächlich ist der kantige SUV technisch eng mit dem Fiat 500X verwandt. Kann das gut gehen, fragen

Sie sich jetzt. Schließlich sind Amerikaner und Italiener so gegensätzlich wie Pasta und Burger.

Plug-in-Jeep: abenteuerlich

Nun, wie in jeder Beziehung erfordert auch die FCA-Liaison ein paar Kompromisse, ohne dass dabei der Charakter verloren geht. Typisch amerikanisch wartet so im nahezu voll ausgestatteten Jeep-Cockpit eine Armada von Schaltern, Knöpfen und Tasten auf den Fahrer, für deren Anordnung vermutlich ein italienisches Organisationstalent verantwortlich zeichnete. So ist eines der größten Abenteuer im Renegade dessen Bedienung: Diese versteckt sich für Lenk-

IM VERGLEICH

BMW X2 XDRIVE25E:

Systemleistung 220 PS,
Testverbrauch
2,2 l + 16,1 kWh,
Testwagenpreis
50 738 Euro ohne
7110 Euro Prämie

JEEP RENEGADE 4xe:

Systemleistung 240 PS,
Testverbrauch
2,4 l + 18,6 kWh,
Testwagenpreis
42 305 Euro ohne
7110 Euro Prämie

KIA XCEED 1.6 GDI PLUG-IN HYBRID:

Systemleistung 141 PS,
Testverbrauch
1,6 l + 11,4 kWh,
Testwagenpreis
36 740 Euro ohne
7110 Euro Prämie

rad- und Sitzheizung beispielsweise im Acht-Zoll-Touchscreen des kleinteiligen Infotainments. Auch im digitalen Cockpit gilt es, zahlreiche Menüs zu entdecken. So ist es schnell passiert, dass der Tacho plötzlich Meilen statt Kilometer pro Stunde anzeigt. Da hilft nur ein Blick in die Bedienungsanleitung, die in einem camouflaggedruckten Outdoorsack steckt.

Ja, den Style beherrschen sie sowohl in der alten als auch in der neuen Welt. So findet sich der stilisierte Jeep-Grill samt Rundscheinwerfern auf zahlreichen Verkleidungsteilen wieder. Schade nur, dass das meist harte Plastik lieblos zusammengefügt wirkt. Unverständlich bei ei-



VERGLEICHSTEST

nem Testwagenpreis von 35 195 Euro nach Abzug der Plug-in-Prämie.

Als Gegenwert bekommt man einen SUV, der dank seiner kastigen Form deutlich praktischer veranlagt ist als die coupéhafte Konkurrenz. Der Einstieg in den Fond gelingt deshalb auch XXL-Größen leicht, die selbst mit Föhnfrisur nicht mal in die Nähe des Panorama-Schiebedaches (1267 Euro) kommen. Auch ganz hinten fällt das Beladen leichter. Allerdings klappt das Mittelstück der dreiteiligen Rücksitzlehne als Durchlade nur mit der oberen Hälfte um, und der gewölbte Boden raubt Ladehöhe.

Darunter findet neben dem Elektromotor auch ein vollwertiges Ersatzrad Platz, das bei einem Jeep ja eigentlich an der Heckklappe hängen müsste. Tatsächlich hätten die Ingenieure den Platz besser als Ablage

fürs Ladekabel oder gleich für eine größere Batterie nutzen sollen. Denn mit dem serienmäßigen 11,4-kWh-Akku (brutto) schafft der Jeep auf der E-Runde nur knapp 40 Kilometer rein elektrisch.

Im Gegenzug lässt er sich aktiv mittels Verbrenner nachladen, und natürlich gibt es für jeden der zahlreichen Antriebsmodi einen Knopf plus Wählrädchen für die noch zahlreicheren Fahrprogramme. Das Rad drehen wir gleich mal auf Sand/Rock. Ganze 21 cm Bodenfreiheit und zuschaltbarer Allradantrieb samt elektronisch geregelter Kraftverteilung sowie eine Bergabfahrhilfe machen den Jeep tatsächlich zum King of Steinbruch.

Doch wie sieht es auf Straßen aus? Im reinen Elektro-Modus beschleunigt der nur 44 kW starke E-Motor



1290 Liter

passen in den X2, der zudem 566 kg zuladen darf. Renegade und Xceed sind laut Litermaß kaum kleiner, dürfen aber nur 422 respektive 457 kg einladen

den fast 1,9 Tonnen schweren SUV überraschend flink in unter fünf Sekunden auf Stadttempo. Ist mehr Leistung gefragt, schaltet sich der 1,3 Liter große Multiair-Turbo hörbar ein, der mit seinen 180 PS ausschließlich die Vorderräder antreibt. Und die scharren kräftig beim Anfahren, wenn der 4xe in unter sieben Sekunden die 100er-Marke reißt. Bei höheren Autobahntempi bricht sich der Wind heulend an der Karosserie, während gleichzeitig der Verbrauch in die Höhe schnell.

Richtig abenteuerlich wird es im Sport-Modus, der gleich die Traktionskontrolle mit abschaltet. Dann reißen die Vorderräder am Lenkrad, während der Fahrer mit ausgeprägtem Untersteuern kämpft. Ja, der Italo-Amerikaner leidet nicht nur unter dem hohen Schwerpunkt und



Der Akku des E-Antriebs braucht recht lange zum Aufladen. Viel schneller dreht, drückt und toucht man sich durchs Infotainment. Praktisch: die Cargo-Stellung für den Koffertransport



Schon tiefe Pfützen reizen 25 Zentimeter Wassertiefe und 18 Zentimeter Bodenfreiheit schnell aus

VERGLEICHSTEST

der weichen Fahrwerksauslegung, sondern vor allem auch unter der 17 Zoll großen Allwetterbereifung. Diese raubt ihm im Vergleich zu den sommerbereiften Kontrahenten beim Bremsen einige Meter und in der Fahrdynamik ein paar km/h.

X2: das „Sport“ in „SUV“

Mangelnde Agilität kann man dem BMW X2 xDrive25e höchstens im Gelände vorhalten. Mit tief heruntergezogenen Schürzen, lackierten Stoßleisten und 19-Zoll-Rädern samt Reifen mit niedrigem Querschnitt ist der X2 nichts für Offroadtouren. Auf Asphalt fährt er dagegen in seiner eigenen Liga. Flink umtanzt er auf der Teststrecke alle Hüthen und wirft sich auf der Landstraße engagiert in jede Kurve. Dass dort selbst flache Schlaglöcher besser umschifft werden, liegt am straff abgestimmten Fahrwerk – adaptive Dämpfer sind anders als bei den reinen Verbrenner-X2 für den PHEV nicht erhältlich.

Dem Dreizylinder-Turbo mit 125 PS fehlen auf dem Papier 55 PS auf das FCA-Triebwerk. Wirklich? Das scheinbare Leistungsdefizit kompensiert der Bayer mit gut drei Zentner Gewichtsvorteil. Dazu boostet der E-Motor mit 70 kW und 165 Nm Drehmoment ordentlich mit. Subjektiv wirkt sein Plug-in-Antriebsstrang am stärksten. Und auch auf der Teststrecke liefert er dank 220 PS Systemleistung die besten Beschleunigungsergebnisse. Doch wie bei den Rivalen geht ihm die Puste aus, bevor die analoge Nadel 200 erreicht.

Nicht schlimm, denn im Alltag begeistert das Zusammenspiel von Elektro- und Benzinmotor. Irgendwie schafft es der Plug-in, entweder per Rekuperation oder durch Abführen überschüssiger Verbrennerenergie (im Sport-Modus) stets genügend Stromreserven für spontane Überholmanöver vorzuhalten. Wer will, kann wie im Renegade an der Stromsparstrategie herumspielen und etwa Energie für die letzte Meile vorhalten. Der E-Motor treibt auch hier die Hinterräder an, sodass der eigentlich als Fronttriebler konzipierte X2 im E-Modus als Hecktriebler unterwegs ist und so rein elektrisch locker Autobahnrichtgeschwindigkeit fährt.

Der Strom wird in einer zehn kWh großen Lithium-Ionen-Batterie unter der Fondsitzbank gespeichert. Blöd nur, dass diese dadurch deutlich höher liegt als im konventionellen X2 und selbst kürzere Menschen den Kopf schief am Dachhimmel anlegen. Dazu gelingt der Einstieg durch die



Vom weich gepolsterten Hochsitz aus erforscht man abenteuerlich angeordnete Schalter im rustikalen, aber stilsicheren Ambiente

Die Kastenform schafft Platz für Passagiere samt Gepäck; unter dem Ladeboden steckt ein vollwertiges Ersatzrad. Die vielen Fahrmodi steigern nicht die Effizienz des schweren Plug-in-Jeeps



1893
kg

bringt der Jeep auf die Waage. Der Kia wiegt ganze 320 kg weniger, der BMW immerhin noch 159 kg

Jeep Renegade





Nur die Coupé-Form richtet sich beim Kia nicht streng nach der Funktion. Der Plug-in-Antrieb ist auf Effizienz getrimmt. Ein Typ-2-Kabel kostet 252 Euro, die Wallbox für daheim 779

meter darstellen. Zudem ist das Infotainment-Menü logisch gegliedert, und der dazugehörige Zehn-Zoll-Screen reagiert zügig auf Touch-Kommandos.

Alles im Xceed wirkt durchdacht – von der induktiven Ladeschale über zahlreiche Ablagen bis zu den Fahrmodi. Hier braucht man keinen Bachelor-Abschluss in Energie- und Umwelttechnik, um zurechtzukommen: einfach absteigeln, reinsetzen und losfahren. Zugegeben, Letzteres geschieht gemächlich, weil 141 PS Systemleistung exakt 99 weniger als im Renegade sind. Und da beide Motoren nur auf die Vorderräder wirken, bleibt der PHEV im Matsch schnell stecken.



Klar und einfach strukturiert sind viele Kia, aber nur wenige Plug-ins. Verarbeitung und Anmutung stimmen

Kia Xceed





Der Jeep tobt sich im Steinbruch richtig aus. Dafür ist der X2 fast schon zu edel. Ohne Allradantrieb bleibt der XCeed schnell stecken

Dabei zeigt der XCeed auf der Teststrecke durchaus sportliche Ambitionen, lässt sich dank straffer Abstimmung im Slalom nicht vom X2 abschütteln. Auf der Landstraße lenkt er direkt und linear ein, wankt auch in Kurven nicht übermäßig. Doch sobald die E-Unterstützung wegbreicht, fühlt sich der 1573 kg schwere Plug-in nach Basismotor an. So ergeht es ihm wie dem Klassenstreber im Sportunterricht: Eine halbe Stunde kann er gut mithalten, doch ist der Akku alle, geht mit 105 Verbrenner-PS eben nicht mehr viel. Also ab in die Umkleidekabine zum Nachladen: Für 20 km Reichweite nuckelt der XCeed mit einer Phase an unserer Testwallbox fast eine Stunde. Noch länger braucht der BMW (77 min), während der Jeep einphasig mit gut 7 kW lädt und nach 48 Minuten halb voll ist.

Die Koreaner gehen das Thema Plug-in-Hybrid eben von der Kosten-Nutzen-Seite an. Denn der kombinierte Verbrauch nach ams-Profil fällt hier mit 1,6 Litern Super und 11,4 kWh am niedrigsten aus. Zudem stromert der Kia mit vollem Akku ganze 57 Kilometer auf der E-Runde.

Und da nicht nur die Anschaffungskosten, sondern auch der Unterhalt vergleichsweise geringer ausfallen und sieben Jahre Garantie ein gutes Argument beim Wiederverkauf sind, zieht der XCeed im Finale noch am sehr teuren X2 vorbei.

Text: Clemens Hirschfeld
Fotos: Rossen Gargolov

FAZIT



1 KIA

Überraschungssieger nur dank bestem Preis-Leistungs-Verhältnis? Ja, aber auch Qualität, Fahrverhalten und Sicherheit sind top. Der schwächliche Hybrid fährt am sparsamsten.



2 BMW

Starker Plug-in-Antrieb gepaart mit sportlichem Fahrverhalten sowie umfangreichem Multimedia-Angebot sichern dem X2 die Eigenschaftswertung. Der Preis dafür: viel zu hoch!



3 JEEP

Viel Platz und gute Ausstattung, aber nur Rang drei? Ja, der Antrieb hat zwar Wucht, doch die Bremsen wenig Biss. Die E-Reichweite ist zu gering, und Style bringt keine Punkte.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Kia XCeed 1.6 GDI PHEV	BMW X2 xDrive25e	Jeep Renegade 4xe
Karosserie			
Raumangebot (20)	9	8	11
Außenabmessungen (5)	2	2	2
Kofferraum (15)	3	6	4
Zuladung (10)	5	7	5
Variabilität/Funktionalität (10)	7	6	8
Instrumente/Anzeige (5)	5	5	4
Bedienung (15)	12	13	9
Rundumsicht (10)	5	5	8
Qualitätsanmutung (10)	8	8	6
Summe (100)	56	60	57
Sicherheit			
Sicherheitsausstatt./-assistentz (40)	18	16	10
Licht (10)	6	9	6
Bremsweg kalt (100 km/h) (10)	3	3	2
Bremsweg kalt (130 km/h) (5)	2	1	0
Bremsweg warm (130 km/h) (10)	4	3	0
Bremsweg (140 km/h) (5)	4	3	3
Pedalgefühl (5)	4	4	4
Fahrsicherheit (15)	14	14	14
Summe (100)	55	53	39
Komfort			
Federungskomfort (25)	18	16	19
Sitze vorn (15)	11	13	9
Sitze hinten (10)	8	6	7
Multimedia (20)	13	20	9
Komfort-Assistenzsysteme (10)	6	8	4
Klimatisierung (10)	7	7	7
Innengeräusch-Messwerte (5)	3	3	3
Geräuscheindruck (5)	4	5	3
Summe (100)	70	78	61
Antrieb			
Laufkultur (10)	6	8	7
Durchzugskraft (10)	5	8	8
Leistungsentfaltung (5)	2	4	3
Schaltung/Getriebeabstufung (10)	4	3	4
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (15)	5	10	10
Zwischenbeschleunigung (5)	5	10	10
Testverbrauch (20)	20	18	17
Lademöglichkeiten (10)	2	2	2
Reichweite elektrisch (10)	6	4	2
Reichweite gesamt (5)	3	2	1
Summe (100)	58	69	64
Fahrverhalten			
Fahrdynamik (20)	8	8	5
Handling/Fahrspaß (25)	18	20	15
Lenkung (20)	17	17	14
Wendekreis (10)	2	1	2
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	11	13	12
Geradeauslauf/Windempfl. (10)	9	8	7
Summe (100)	65	67	55
Umwelt			
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch (35)	22	18	12
Emissionen nach NEFZ (10)	10	10	10
Abgasnorm (5)	5	5	5
Summe (50)	37	33	27
Eigenschaftswertung (550)	341	360	303
Kosten			
Testwagenpreis* (25)	25	9	19
Ausstattung* (10)	7	5	10
Aufpreisgestaltung (5)	3	2	5
Wiederverkaufschancen (10)	8	7	6
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	9	9
Wart./Reparatur 100 000 km* (15)	15	13	14
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	15	12	11
Garantie (10)	10	7	7
Summe (100)	93	65	81
Gesamtwertung (650)	434	425	384

* Bester erhält volle Punktzahl

1

2

3