
Fahrvorstellung Kia Ceed Sportswagon Plug-in Hybrid: Noch ein Teilzeitstromer

Von Michael Kirchberger

Maximal, manchmal oder gar nicht – Kia schickt nun auch den kompakten Ceed Kombi als Plug-in-Hybrid ins Rennen um weniger CO₂-Emissionen. Das Konzept ist nicht neu und bei fast allen Automarken aus Asien im Angebot. Nur eben Kombis, die sind noch rar. Besonders gut ausgestattet sei der 4,61 Meter lange Viertürer, das würde den deutlich höheren Preis im Vergleich zum konventionell angetriebenen Ceed Kombi relativieren, sagt Steffen Cost, Geschäftsführer von Kia Deutschland. Aber rund 10.000 Euro Aufpreis für maximal 60 Kilometer elektrisch fahren, das ist schon eine selbstbewusste Ansage.

Und, pardon, der Wagen ist kein Kombi, die gibt es heute ja nicht mehr. Der Lifestyle macht aus ihm einen Sportswagon, das klingt einfach schicker und ist eher am Surferstrand, vorm Freeride-Parcour oder als Kulisse der Slacklines im Park zu erwarten als farbbekleckt vorm Baumarkt. Da würde der Plug-in Ceed als Sportswagon auch seine Nachteile offenbaren, der Batterieeinbau kostet zwar keinen Passagierplatz, aber doch immerhin 188 Liter Kofferraumvolumen.

Ganz schlecht beherrscht der Plug-in die Tugenden des Transports aber nicht. 437 bis 1506 Liter kann er einladen, die Rückbank lässt sich komfortabel im Verhältnis 20 zu 40 zu 20 umklappen, damit passt sich die Laderaum-Konfiguration sanftmütig an die jeweiligen Beförderungsaufgaben an. Die Zuladung ist wegen des gut 170 Kilogramm schweren Akkus nicht ganz ausreichend, sie liegt bei höchstens 429 Kilogramm. Anhängen darf der Ceed aber immerhin 1,3 Tonnen, andere Brüder im Geiste müssen da passen.

Der Antriebsstrang ist nach gängigem Muster zusammengestellt. Ein nichtaufgeladener, 1,6 Liter großer Vierzylinder-Benziner arbeitet mit einer E-Maschine Hand in Hand, der Verbrenner liefert 77 kW / 105 PS und 147 Newtonmeter Drehmomentspitze, der Elektriker bringt es auf 44,5 kW / 60,5 PS und steuert 170 Nm bei. Die Kopplung beider Antriebe führt zu einer Systemleistung von 104 kW / 141 PS. Die reicht für eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10,8 Sekunden, 195 km/h Höchstgeschwindigkeit ist möglich. Wer per Tastendruck den rein elektrischen Betrieb vorschreibt, kann immerhin bis zu 120 km/h schnell fahren, aber nicht lange. Besser geht es mit dem zurückhaltenden Druck aufs Pedal, dann genügt die Akkuleistung von 8,9 kWh für bis zu 60 Kilometer Fahrstrecke.

Die Verbrauchsangaben sind wie bei allen Antriebsmodellen dieses Typs eher Augenwischerei. Nach Norm genügen dem Ceed Sportswagon Plug-in Hybrid 1,1 Liter Benzin für 100 Kilometer. Bei voller Batterie, versteht sich. Wenn die Akkuladung aufgebraucht ist, wird der dann weitgehend als Solist agierende Benziner durstig wie alle seine Artgenossen. Sechs bis sieben Liter sind dann bei praxisgerechter Fahrweise zu veranschlagen.

Der Akku ist zwecks Raumgewinn in zwei Partitionen aufgeteilt. Die eine wird unter der Rückbank installiert, die andere unter dem Kofferraumboden, woher der Verlust an Ladevolumen resultiert. Serienmäßig an Bord ist ein Ladesystem mit 3,3 kW Leistung, an entsprechenden Ladestationen ist das elektrische Auftanken in 135 Minuten möglich. Mit dem herkömmlichen Anschluss an der heimischen Schuko-Steckdose dauert der Ladevorgang fünf Stunden, für all jene, die den elektrischen Ceed für den Weg zur Arbeit und nach Hause nutzen, eine ausreichend kurzen Zeit, den Akku während der Work-Phase

im Betrieb wieder auf Vordermann zu bringen.

Im beschwingten Vorstadtverkehr zeigt sich der Hybrid-Kia als angenehmer, aber nicht überengagierter Begleiter. Rein elektrisches Fahren ist möglich, macht Beschleunigungsvorgänge allerdings eher zäh und nachfolgende Straßennutzer ungeduldig. Aber das System hält lange am elektrischen Betrieb fest, erst, wenn eine flinke Beschleunigung etwa beim Einfädeln gefragt ist und das Pedal auf die Bodenplatte gepresst wird, springt der Benziner deutlich vernehmlich bei und gibt dem Kia den gewünschten Schwung. Das serienmäßige Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen wechselt die Übersetzungen behände und meist zum rechten Zeitpunkt, die komfortablen Schaltvorgänge finden große Zustimmung.

Das agile Fahrverhalten in Kurven erkaufte sich der Hybrid mit einer vergleichsweise strammen Federung, wirklich ruhig und komfortabel ist er nur auf frisch geteerten Premium-Straßen. Die Lenkung erfreut unterdessen mit Genauigkeit und guten Rückmeldungen, die Bremsen verlangen einen kräftigen Tritt, bleiben aber dennoch gut dosierbar. Die Karosserieneigungen sind spürbar aber akzeptabel, immerhin bringt es der Ceed SW auf fast 1,5 Meter Höhe.

Bei 34.990 Euro beginnt die Preisliste des Ceed SW Plug-in Hybrid, dafür gibt es die weitgehend komplett ausgestattete Einstiegsversion Vision. Die nächsthöhere Stufe erklimmt die Variante Spirit (36.190 Euro), DAB-Tuner, Querverkehrswarner und der Stauassistent sind hier die wesentlichen zusätzlichen Extras. Bei der 41.190 kostenden Spitzenversion Platinum Edition zählen unter anderem 17 statt 16 Zoll große Leichtmetallräder, ein digitales Cockpit, Navigationssystem, die dreigeteilt umklappbare Rückbank, Sitzheizung hinten und Sitzbelüftung vorn zum Ausrüstungsstandard.

Viel Geld für einen noch kompakten Kombi, der zwar mit einer durchweg sehr guten Verarbeitung zu gefallen weiß, aber letztendlich einer jener Vertreter ist, die nicht mehr als eine Brückentechnik repräsentieren und hauptsächlich dem Anbieter beim Erfüllen der CO₂-Emissionsgrenzen helfen sollen. Andererseits bietet die staatliche Förderprämie einen Kaufanreiz und auch die verminderte Kilometerbesteuerung für Firmenwagen auf dem Weg zur Arbeit macht die Rechnung wieder interessant, Außerdem nimmt Kia eine Spitzenstellung bei den Garantieverprechen ein. Sieben Jahre Gewährleistung gibt es sonst kaum. Das hat vermutlich auch das Vorjahresergebnis der Marke in Deutschland einmal mehr gesteigert. 69.608 Fahrzeuge hat Kia 2019 bei uns verkauft, der Marktanteil ist auf 1,9 Prozent gestiegen. (ampnet/mk)

Daten Kia Ceed Sportswagon Plug-in Hybrid (Platinum Edition)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,61 x 1,80 x 1,47
Radstand (m): 2,65
Motor: R4-Benziner, 1580 ccm, Direkteinspritzung
Leistung: 77 kW / 105 PS bei 5700 U/min
Max. Drehmoment: 147 Nm bei 4000 U/min
Elektromotor: 40,5 kW / 60,5 PS bei 2500 U/min
Drehmoment E-Motor: 170 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 8,9 kWh
Systemleistung: 104 kW / 141 PS
Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,8 Sek.
Elektr. Reichweite: 60 km
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 1,1 Liter
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 28 g/km (Euro 6d-Temp)

Testverbrauch: 3,4 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1601 kg / max. 429 kg
Kofferraumvolumen: 437–1506 Liter
Max. Anhängelast: 1300 kg
Wendekreis: 10,4 m
Bereifung: 225/45 R 17
Wartungsintervalle: 20 000 km
Garantie: 7 Jahre
Basispreis: 34 990 Euro
Testwagenpreis: 41 190

Bilder zum Artikel



Kia Ceed SW PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Ceed SW PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Ceed SW PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Ceed SW PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Ceed SW PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Ceed SW PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Ceed SW PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Ceed SW PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Ceed SW PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Kia Ceed SW PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Kia Ceed SW PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger