
Praxistest Kia X-Ceed 1.5 T-GDI: Kompakt und kommunikativ

Von Frank Wald, cen

„Tolles Auto!“ „Danke, das Kompliment gebe ich gerne zurück.“ Was eigentlich nur bei „Enten“- oder Oldtimer-Fahrern üblich ist, kann einem auch schon mal mit einem nagelneuen Kia X-Ceed auf einem Autobahn-Rastplatz an der A7 zwischen Kassel und Göttingen passieren. Man kommt ins Gespräch, tauscht Spezifikation und Erfahrungen aus, wägt die Vor- und Nachteile zur deutschen Konkurrenz ab und wünscht sich allzeit gute Fahrt. Erst seit zwei Jahren auf dem Markt, hat sich der kompakte Crossover bereits eine Fangemeinde – und einige Preise („Goldenes Lenkrad“, „Women’s World Car of the Year“) erobert. Wir waren mit dem neuen 1,5-Liter-Turbobenziner unterwegs.

Bei der Fachsimpelei kommt man schnell überein, dass der X-Ceed die schönere Form des Ceed-Fahrens ist. Denn beim 4,40 Meter langen Kompaktmodell mit der coupéähnlichen Dachlinie, leicht erhöhten Bodenfreiheit und bulligen Heckansicht stimmen nicht nur optisch die Proportionen. Auch das Interieur wächst mit seinen bequemen, passgenau einstellbaren Sitzen, dem volldigitalen Cockpit sowie der übersichtlichen Anordnung der Instrumente schon nach kurzer Zeit an die Hand. Die Außenlackierung „Quantum Yellow“ unseres Testwagens taucht als eloxierte Cockpitumrahmung wieder auf und gibt dem ansonsten in schwarz-silber gehaltenen, technisch-nüchternen Fahrerplatz einen gewissen Pepp – wobei die gleichfarbigen Kontrastnähten in den Türinnenverkleidungen und Wabenmustern der Sitzflächen schon wieder etwas zu viel des Guten sind. Aber das ist natürlich Geschmacksache. An den Fakten ändert das jedoch nichts. Dazu gehören: bequeme Geräumigkeit, auch auf den hinteren Plätzen mit guter Kopf- und Beinfreiheit sowie ein variabler Kofferraum, der mit 426 Liter Volumen den normalen Ceed noch um 31 Liter übertrifft und durch die dreigeteilte (40:20:40) Rückbank auf bis zu 1378 Liter erweitert werden kann.

Die höhere Sitzposition erleichtert das Ein- und Aussteigen und schafft einen guten Überblick. Blickfang im sportlich gestalteten Fahrerplatz ist neben einem 12,3-Zoll großen volldigitalen Kombidisplay der 10,25-Zoll-Touchscreen für Navigation und Infotainment. Dessen Menü ist intuitiv gegliedert und die Bedienung per Finger gelingt einfach und präzise. Der Zugriff während der Fahrt wird durch eine Kurzwahlleiste darunter erleichtert.

Soweit so gut und bekannt. Neu ist der 160 PS (117,5 kW) starke 1.5 T-GDI, der den bisherigen 1,4-Liter-Benziner mit 140 PS ersetzt. Der Vierzylinder ist der erste Benziner im Ceed-Quartett, der in Verbindung mit dem Sieben-Stufen-Doppelkupplungsgetriebe DCT7 optional auch als Mild-Hybrid geordert werden kann. Doch auch ohne die 48-Volt-Elektronunterstützung zeigt sich das neue Aggregat sparsamer und spritziger als der Vorgänger. Was neben der größeren Leistung vor allem am höheren maximalen Drehmoment liegt, das dazu noch länger anhält. Mit 253 Newtonmeter (statt 242 Nm) zwischen 1500 und 3500 Touren schiebt der Crossover im städtischen Stop-and-Go ebenso flott voran wie er hinterm Ortsausgangsschild das Tempo anzieht und in 9,2 Sekunden die Hunderter-Marke erreicht. Dabei ist der Turbobenziner stets hellwach und präsent, sobald ein spontaner Zwischenspur oder Überholmanöver ansteht. Unterstützt wird er dabei von dem ebenso knackig wie präzise geführtem Sechsgang-Schaltgetriebe.

Apropos präzise: Auch die Servolenkung reagiert sehr direkt auf jede Kursänderung und steuert den X-Ceed konzentriert durch Kurven und Kehren. Einen nicht geringen Anteil daran hat hier das feinfühliges Fahrwerk, das aus dem Ceed adaptiert, jedoch mit schneller reagierenden Federbeinen ausgerüstet, Straßengeräusche, Vibrationen und starke Stöße besser absorbieren kann. Trotz der erhöhten Bodenfreiheit zeigt der X-Ceed damit nichts von einem hochbeinigen SUV, lässt sich dank seines tiefen Schwerpunkts und einem

Wendekreis von 10,6 Metern wie ein klassischer Kompaktwagen manövrieren.

Anders beim Verbrauch, bei dem sich höheres Gewicht und Aufbau natürlich bemerkbar machen. Nach WLTP-Norm verlangt hier der X-Ceed mit 6,0 bis 6,4 Liter im kombinierten Zyklus bis zu einem halben Liter mehr als die Schrägheck-Limousine. Immerhin deckt sich das weitgehend mit den Werten bei unseren Testfahrten, die sich im Schnitt bei 6,7 Liter einpendelten.

Der Kia X-Ceed ist mit dem neuen 1.5 T-GDI-Motor bereits ab 22.990 Euro zu haben. Unser Testwagen kam allerdings in der Xdition-Ausführung, die plus weiterer Goodies wie einem Xclusive-Paket (1290 Euro) oder der Metallic-Lackierung (620 Euro) mehr als 10.000 Euro mehr kostet. Ein hübsches Sümmchen, wenn auch ab Werk dann schon inklusive Digital-Cockpit mit 12,3-Zoll-Display, JBL-Premium-Soundsystem mit acht Lautsprechern oder dem 10,25-Zoll-Navigationssystem mit den Kia-Connect-Diensten (Online-Navigation plus „Letzte-Meile“ per Smartphone, Fahrzeugstandort-Ermittlung).

Für den serienmäßigen Komfort sorgen außerdem LED-Scheinwerfer, elektrisch einstellbarer Fahrersitz mit Memory-Funktion, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Sitzheizung, Smartphone-Schnittstelle mit Sprachsteuerung und Rückfahrkamera. Und auch elektronischen Helfer wie ein adaptiver Tempomat mit Stop-and-go- und Stau-Funktion, Frontkollisionswarner mit Fußgänger- und Fahrraderkennung, aktiver Spurhalteassistent, Längs- und Quereinpark-Roboter, Fernlichtassistent, Müdigkeitswarner und Verkehrszeichenerkennung waren in unserem Testwagen mit an Bord. (aum/fw)

Daten Kia X-Ceed 1.5 T-GDI Xdition

Länge x Breite x Höhe (m): 4,40 x 1,83 x 1,50

Radstand (m): 2,65

Antrieb: 4-Zyl.-Turbobenziner, 1482 ccm, Frontantrieb, 6-Gang-Schaltgetriebe

Gesamtleistung/Leistung: 118 kW / 160 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 253 Nm bei 1500–3500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 208 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,0 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,0–6,4 Liter

CO₂-Emissionen: 136–145 g/km

Effizienzklasse: B

Leergewicht / Zuladung: min. 1370 kg / max. 470 kg

Kofferraumvolumen: 426-1378 Liter

Max. Anhängelast: 1410 kg

Basispreis: 30.750 Euro

Testwagenpreis: 34.050 Euro

Bilder zum Artikel



Kia X-Ceed 1.5 T-GDI Xdition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Kia X-Ceed 1.5 T-GDI Xdition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Kia X-Ceed 1.5 T-GDI Xdition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Kia X-Ceed 1.5 T-GDI Xdition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



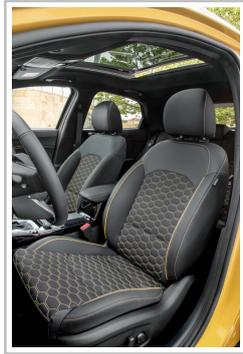
Kia X-Ceed 1.5 T-GDI Xdition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



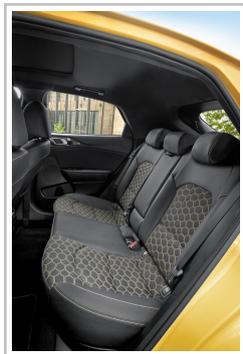
Kia X-Ceed 1.5 T-GDI Xdition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia X-Ceed 1.5 T-GDI Xdition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia X-Ceed 1.5 T-GDI Xdition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia X-Ceed 1.5 T-GDI Xdition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia X-Ceed 1.5 T-GDI Xdition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia X-Ceed 1.5 T-GDI Xdition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia X-Ceed 1.5 T-GDI Xdition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia X-Ceed 1.5 T-GDI Xdition.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia
