
Praxistest Kia X-Ceed Plug-in-Hybrid: Attraktiver Teilzeitstromer

Von Guido Borck, cen

In der Kompaktklasse zeichnet sich die Hyundai-Tochter Kia durch ein besonders umfangreiches Angebot aus. So gibt es neben dem regulären Ceed-Schrägheck einen klassischen Kombi mit der Bezeichnung Sportswagon, einen sportlich angehauchten Shooting Brake namens Pro-Ceed sowie den X-Ceed. Der X-Ceed ist ein attraktiv gemachtes Crossover-SUV, also jene Gattung, die bei den Käufern seit Jahren sehr beliebt ist. Der X-Ceed ist eine Mischung aus beidem und sieht mit seiner flach abfallenden Dachlinie fast schon aus wie ein hübsches kleines Sportcoupé.

Im Vergleich zu seinen Ceed-Brüdern verfügt das 4,40 Meter lange Crossover-SUV über etwas mehr Bodenfreiheit und trägt einen eigenständigen Abenteuer-Look samt Kunststoffbeplankungen an den Radkästen. Zwar verzichtet auch der X-Ceed wie die meisten Crossover-SUV auf einen Allradantrieb, dafür fällt das Motorenangebot umfangreich aus. Es gibt ihn mit einer Reihe an Benzinmotoren sowie einem Diesel und natürlich auch als besonders sparsamen Plug-in-Hybriden.

Die Antriebskombination des Parallelhybriden besteht aus einem 1,6-Liter-Benziner mit 105 PS sowie einem Elektromotor mit 61 PS (45 kW). Die Systemleistung wird mit 141 PS (104 kW) angegeben. Damit soll der koreanische Plug-in-Hybrid nach der WLTP-Norm bis zu 48 Kilometer elektrisch stromern und laut Werksangabe nur 1,4 Liter Benzin im Schnitt verbrauchen. In der Praxis sind diese idealistischen Laborwerte natürlich nicht zu schaffen. Aber mit ruhigem Gasfuß nahm sich der Plug-in-Hybrid im Schnitt gut 3,8 Liter, dabei lag der elektrische Anteil bei immer noch guten 40 Kilometern.

Dennoch sind die unter realen Fahrbedingungen ermittelten Werte achtbar, weil der X-Ceed weite Strecken stromert und daher immer noch als sparsam gilt. Insbesondere in der Stadt spielt der Koreaner seine Trümpfe auf, dann surrt er bis zu 60 Kilometer weit. Die rein elektrischen Reserven reichen also vollkommen aus für den täglichen Weg zur Arbeit oder die Shoppingtour. Erst nach einem stärkeren Tritt aufs rechte Pedal wechselt er in den Hybridmodus und schaltet den Verbrenner hinzu, wie auf der Landstraße oder etwa der Autobahn. Wenn es sein muss, sprintet der Kia in flotten 11,0 Sekunden auf Tempo 100 und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 193 km/h. Die Systemleistung von 141 PS verwandeln den 1,5 Tonnen schweren X-Ceed zwar nicht zu einem temperamentvollen Sprinter, doch sind die Fahrleistungen aufgrund seines auferlegten Sparauftrags vollkommen in Ordnung.

In seinem Innern wirkt der Kia aufgeräumt und die vielen Ablagen hinterlassen einen durchdachten Eindruck. Der Fahrer blickt auf ein digitales Kombiinstrument sowie das in der Cockpitmitte platzierte Multimediasystem. Der Touchscreen ist mit 8 Zoll ordentlich groß und leicht verständlich bedienbar. Bei der getesteten Top-Ausstattung Platinum befindet sich die Navigation mit Echtzeit-Verkehrsdaten serienmäßig an Bord. Für die darunterliegenden Ausstattungsvarianten Vision und Spirit kostet die flott arbeitende Routenführung dagegen 1190 Euro extra.

Darüber hinaus erhält der Fahrer über das Entertainment alle relevanten Informationen zum Hybridantrieb, wie etwa dem aktuellen Ladezustand der 8,9 kWh fassenden Akkus, den Kräfteverlauf oder den Verbrauch. Außerdem lässt sich über den Bildschirm das Laden programmieren, um in der Nacht günstigeren Strom zu tanken. Das Infotainment umfasst außerdem Online-Dienste wie etwa zur Parkplatzsuche, einen DAB+-Radioempfang sowie eine problemlos einfache Smartphone-Integration via Android Auto und Apple Carplay.

Auch das Angebot an Fahrerassistenten fällt bei der gefahrenen Platinium-Version äußerst reichhaltig aus. Angefangen beim Kollisionswarner, über den Spurwechselassistent, eine Verkehrszeichenerkennung, bis hin zum Querverkehrswarner, der beim rückwärts Ausparken bei Hindernissen Alarm schlägt. Der adaptive Tempomat bremst bei Stop-and-go-Verkehr automatisch ab und beschleunigt den X-Ceed wieder genauso selbsttätig, sobald der Vordermann wieder losfährt. Die elektronischen Helferlein arbeiten zuverlässig und erweisen sich im Alltag als hilfreich.

Einschränkungen müssen dagegen beim Raumangebot gemacht werden. Während der Fahrer und Beifahrer eine ordentliche Bewegungsfreiheit im Kia vorfinden, sitzen die hinteren Gäste spürbar beengter. Vor allem großgewachsene Personen finden hier nur ausreichend Platz. Deren Luft für die Knie und über den Köpfen fällt recht mager aus. Auch das Kofferraumvolumen ist mit einem Fassungsvermögen von 291 Liter nicht üppig. Immerhin gibt es im Fahrzeugboden ein praktisches Staufach für das Ladekabel und wird das Gepäckabteil über die dreigeteilte Rücksitzlehne umgeklappt, lässt sich der Stauraum auf bis zu 1243 Liter erweitern. Wer nicht täglich sperrige Waschmaschinen transportieren muss, kann damit aber noch gut Leben. Für alle anderen bieten die Koreaner eine Anhängerkupplung an, mit der der Kia bis zu 1300 Kilo an seinen Haken nehmen kann. Richtig lobenswert, da Zugfahrzeuge unter den Hybriden recht selten sind.

Kommen wir zum elektrischen Speicherdepot des Koreaners. Das Vollladen des 8,9-kWh-Akkus dauert gut 2 Stunden und 45 Minuten. Das könnte durchaus etwas schneller gehen. Leider saugt der X-Ceed seinen Strom nur einphasig über den serienmäßigen 3,3 kWh-Bordlader. Daher sollte jede Standzeit mit dem Wagen häufiger genutzt werden, um den Plug-in-Hybriden nachzuladen. Damit er anschließend so oft wie möglich im elektrischen Hybridmodus gleitet und so die Umwelt schont.

Das Fahren mit dem X-Ceed macht übrigens richtig Spaß. Das kompakte Crossover-SUV ist straff abgestimmt und in Verbindung mit der genauen Lenkung sowie den gut konturierten Sitzen wird es zu einem handlichen Kurvenfreund. Auch der Einstiegspreis stimmt. Der X-Ceed Plug-in-Hybrid beginnt bei 35.990 Euro. Damit ist der Teilzeitstromer zwar rund 3800 Euro teurer als das 204 PS starke Topmodell mit-Benzinmotor. Jedoch kommt für den Plug-in-Hybrid noch die staatliche Umweltförderung hinzu. Nach Abzug der Prämie schrumpft der Grundpreis auf knapp 31.000 Euro zusammen. Das macht den genügsamen Plug-in-Hybriden wiederum zu einem attraktiven Angebot. (aum/gb)

Daten Kia X-Ceed 1.6 Plug-in-Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,40 x 1,83 x 1,648

Radstand (m): 2.65

Antrieb: R4-Benziner, 1580 ccm, Direkteinspritzung, 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe

Leistung: 77 kW / 105 PS bei 5700 U/min

Max. Drehmoment: 147 Nm bei 4000 U/min

Elektro-Motor: 45 kW / 61 PS

Drehmoment E-Motor: 170 Nm

Batterie: Hochvolt-Lithium-Ionen-Polymer, 8,9 kWh

Systemleistung: 104 kW / 141 PS

Elektr. Normreichweite (WLTP): 48 km

Ladezeit von 0 auf 100 % bei 3,3 kW: 165 Minuten

Höchstgeschwindigkeit: 193 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,0 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,4 Liter

CO₂-Emissionen: 32 g/km (Euro 6d)

Leergewicht / Zuladung: min. 1519 kg / max. 511 kg

Kofferraumvolumen: 291–1243 Liter

Basispreis: 35.990 Euro

Testwagenpreis: 42.890 Euro (Platinum)

Bilder zum Artikel



Kia X-Ceed Plug-in-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



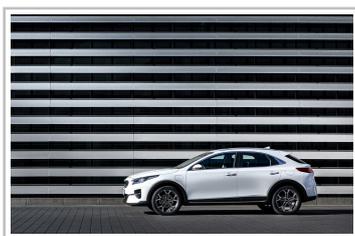
Kia X-Ceed Plug-in-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia X-Ceed Plug-in-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia X-Ceed Plug-in-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia X-Ceed Plug-in-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia X-Ceed Plug-in-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia X-Ceed Plug-in-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia X-Ceed Plug-in-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia X-Ceed Plug-in-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia
