

---

## Vorstellung Kia X-Ceed: Ein bisschen SUV darf's schon sein

Von Frank Wald

Nein, doch kein weiteres SUV, das Kia in seiner europäischen Konzernzentrale in Frankfurt unter dem Tuch hervorzaubert. Dennoch trägt der X-Ceed als so genannter Crossover natürlich die typischen Merkmale der trendigen Fahrzeuggattung, ohne die im Autogeschäft heute nichts mehr läuft: breite Karosserie, hohe Bodenfreiheit, ebensolche Sitzposition und besserer Überblick. Ohne Zweifel, mit der vierten und letzten Variante der dritten Ceed-Generation gelingt den Koreanern ihr – zumindest optisches – Meisterstück.

Dazu tragen beim Kia X-Ceed vor allem das coupéhafte Design und die stimmigen Proportionen bei. Ins Auge fällt die relativ lange Motorhaube, die erst hinter den Vorderrädern ansatzlos in die A-Säulen übergeht. Entsprechend weit nach hinten rutscht die Kabine, die von einem schwungvollen gebogenem Dach samt Dachspoiler und hoher Abrisskante überspannt wird und in ein schnell abfallendes Heck ausläuft.

Bei identischem Radstand von 2,65 Metern zu den übrigen Ceed-Modellen, streckt sich der 4,40 Meter lange Crossover in alle Dimensionen um einige Zentimeter. So sind die Überhänge gegenüber der Schrägheckversion vorne um 25, hinten um 60 Millimeter verlängert. Die Höhe wuchs um 50, die Breite um 26 Millimeter. In Kombination mit den schwarz beplankten Radhäusern und Seitenschwellern, dem angedeuteten Unterfahrschutz vorn und hinten sowie den bis zu 18 Zoll großen Alu-Rädern gibt das einen ebenso stämmigen wie sportlichen Auftritt. So gesehen darf er sich eher mit dem Ford Focus Active und ähnlichen aufgebockten Kompaktmodellen (Seat Leon X-Perience, Skoda Octavia Scout) als dem VW T-Roc oder Skoda Karoq vergleichen.

Zumal dem X-Ceed dafür auch die Option auf den Allradantrieb fehlt. Denn die Technik übernimmt der Crossover selbstredend von seinen ausnahmslos frontgetriebenen Baureihen-Brüdern. Dazu zählen ebenso die Motoren, die beim Neuzugang ausschließlich mit Turboaufladung arbeiten. Die Benzin-Direkteinspritzer starten mit dem bereits bekannten Ein-Liter-Dreizylinder mit 120 PS, gefolgt von dem 1,4-Liter mit 140 PS. Topversion ist der aus den GT-Modellen bekannte 1,6-Liter mit 204 PS, mit dem der X-Ceed in 7,5 Sekunden auf Tempo 100 (Automatikversion) beschleunigen soll.

Auf der Dieselseite sorgt ebenfalls ein mit allen Abgasreinigungssystemen ausgestattetes 1,6-Liter-Aggregat mit wahlweise 115 PS oder 136 PS für Vortrieb. Alle Motoren fahren serienmäßig mit Sechs-Gang-Schaltgetriebe. Mit Ausnahme der Einstiegsversion können alle gegen Aufpreis mit einer Sieben-Stufen-Doppelkupplung kombiniert werden. Start-Stopp und die Euro-6d-Temp-Abgasnorm sind immer Standard. Ab 2020 soll ein Plug-in-Hybrid-Antrieb folgen sowie verschiedene 48-Volt-Mild-Hybrid-Varianten für die gesamte Kia-Produktpalette.

Auch das Interieur kann sich sehen lassen. Soft-Touch-Oberflächen und dunkle Chrom-Applikationen vermitteln hier ein gediegenes Ambiente. Blickfang ist der freistehende, 10,25 Zoll große Touchscreen des Infotainmentsystems, der aus der leicht zum Fahrer geneigten Mittelkonsole herausragt. Zusammen mit dem Navigationsgerät lässt sich im X-Ceed erstmals Kias Online-Dienst „UVO Connect“ aufrufen, der die klassischen Telematik- und Servicefunktionen wie Echtzeit-Verkehrsinfos, lokale POI-Suche oder nahegelegene Parkmöglichkeiten inklusive Preise und Platzverfügbarkeit anbietet. Neben dem Top-Navi mit Split-Screen-Monitor gibt es auch ein Audiosystem mit Acht-Zoll-Touchscreen. Bluetooth- und Smartphone-Anbindung via Android Auto und Apple Carplay gehören zur Standardausrüstung.

---

Premiere im X-Ceed feiert außerdem das erste digitale Kombiinstrument von Kia. Darin glänzt der 12,3-Zoll große HD-Bildschirm mit 1920x720 Pixeln Auflösung und einer gestochen scharfen Optik. Neben Tacho und Drehzahlmesser als Rundinstrumente zeigt ein Multifunktionsdisplay nach Bedarf und Gusto Daten zu Fahrbetrieb, Navigation, Audio und Assistenzfunktionen an. Die günstigeren Ausführungen werden sich – wie gehabt – mit den 3,5- oder 4,2-Zoll-Displays und analogen Rundinstrumenten zufrieden geben müssen.

Apropos Assistenzsysteme: die komplette Schar der elektronischen Helferchen erbt der X-Ceed natürlich ebenso von seinen Baureihen-Brüdern. Je nach Ausstattung zählen dazu Spurhalte- und Spurwechselassistenten über Parkroboter, Kollisions- und Müdigkeitswarner bis zum automatischen Abstandsregler mit Stop-and-Go- und Stau-Funktion.

Die gewachsenen Dimensionen schaffen natürlich jede Menge Platz. Rein von den Maßen positioniert sich der X-Ceed zwischen Ceed und Sportage. Dennoch bietet er im Interieur ähnlich viel Platz wie Kias Kompakt-SUV. Hinzu kommt der im Vergleich zum Ceed höhere Hüftpunkt auf allen Plätzen, der das Ein- und Aussteigen bequemer macht. Und schließlich fasst der 426 Liter große Kofferraum bis zur Fensterunterkante 31 Liter mehr als der Ceed. Durch Umklappen der dreigeteilten (40:20:40) Rückbank wächst das maximale Volumen auf 1378 Liter. Dazu gibt es einen verstellbaren Gepäckraumboden und eine sensorgesteuerte, elektrische Heckklappe.

Großtaten verspricht Kia sich und uns vom „äußerst leistungsfähigen Fahrwerk“. Für den Spagat zwischen geräumigem Alltagsauto und sportlichem Crossover scheuchten die Ingenieure die Prototypen kreuz und quer durch Europa auf soviel verschiedene Straßenbeläge wie keinen Kia zuvor. Was dabei herausgekommen ist, werden wir beim ersten Probelauf Anfang September klären können.

Dann werden Kias Marketingstrategen sicher auch geklärt haben, welche Ausstattungen es generell geben wird und wie die im Einzelnen bestückt sind. Dazu wollten die Koreaner beim gestrigen ersten Aufschlag noch nichts sagen. Wohl aber, dass es zum Verkaufsstart am 21. September eine Launch Edition geben wird, die auch bei der Premiere auf der Präsentationsbühne stand. Bis zum Jahresende beinhaltet diese neben der exklusiv für den X-Ceed vorbehaltenen Lackierung „Quantum Yellow“ schwarze Sitzbezüge und Türverkleidungen mit gelben Ziernähten sowie ein Armaturenbrett, das ebenso schwarzglänzende und gelbe Elemente kombiniert.

Sicher ist im Moment nur eins: die bekannte Sieben-Jahre-Garantie von Kia. Wenn der Preisaufschlag für den X-Ceed nicht allzu weit weg vom vergleichbar motorisierten Fünftürer (ab 19 090 Euro) liegen wird, können die Wettbewerber schon mal grübeln, was sie dem kompakten Crossover-Beau entgegensetzen wollen. (ampnet/fw)

---

## Bilder zum Artikel



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

---



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

---



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---