
Fahrvorstellung Kia X-Ceed: Dem Vierten im Bunde wird viel zugetraut

Von Axel F. Busse

Er soll der neue Star der Modellfamilie werden: Der X-Ceed erweitert das Kia-Angebot im Kompaktsegment um eine vierte Karosserievariante. Mit Benzin- und Dieselmotoren, Anfang nächsten Jahres zusätzlich als Plug-in-Hybrid, soll er auf Kundenfang gehen. In der deutschen Kia Zentrale in Frankfurt traut man ihm allerhand zu – bis zur Hälfte aller verkauften Ceed-Varianten.

Mit rund 10 000 Neuzulassungen im vergangenen Jahr war der Kia Ceed zwar nicht der Renner der Marke in Deutschland, das ist nach wie vor der Sportage mit fast einem Drittel mehr Anmeldungen. Aber Geschäftsführer Steffen Cost vermutet, dass die rund 3000 Exemplare des neuen Modells, die dieses Jahr noch für den deutschen Markt vorgesehen sind, binnen weniger Wochen ausverkauft sein werden. Diese Zugkraft rührt nach einhelliger Ansicht vom Design des X-Ceed her. Er ist ein bisschen Limousine, ein bisschen Coupé, ein bisschen Kombi und ein bisschen Offroader. Was sich keiner Pkw-Kategorie eindeutig zuordnen lässt, wird seit einiger Zeit „Crossover“ genannt.

Seine eigenständige Optik verdankt der Kia der Tatsache, dass er weit mehr als eine höher gelegte Limousine ist. Der als „Hatchback“ bezeichnete Fünftürer ist 85 Millimeter kürzer als das neue Modell, der vordere Überhang ist 25 Millimeter, der hintere 60 Millimeter länger als beim normalen Ceed. Daraus ergibt sich ein Zuwachs an Laderaum, der X-Ceed kann mit 426 Litern aufwarten. Bei Kia hat man keine Scheu, solche Werte mit denen von Vergleichsfahrzeugen wie zum Beispiel dem Mercedes-Benz GLA zu vergleichen, der auf 421 Liter kommt. Bei umgelegter Rückbank, die 40:20:40 teilbar ist, stehen 1378 Liter im Datenblatt. Nur die vorderen Türen sind identisch mit dem Standard-Fünftürer, alles andere an der Karosserie entstammt eigenständiger Entwicklung.

Zum Verkaufsstart am 21. September wird der Kia X-Ceed mit drei Benzin- und zwei Dieselmotoren angeboten. Sie decken ein Leistungsspektrum von 115 PS (85 kW) bis 204 PS (150 kW) ab. Nach den Erwartungen des Herstellers wird wohl der Vier-Zylinder-Turbobenziner (140 PS / 103 kW) mit zwei Dritteln die am häufigsten bestellte Variante ausmachen. Als Einstiegsversion ist der Drei-Zylinder-Turbo mit 120 PS (88 kW) für 21 390 Euro vorgesehen. Die mit allen verfügbaren Extras ausgestattete Top-Version hat ein automatisches Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe und steht für 37 540 Euro in der Preisliste. Ihre 204 PS holt sie aus nur 1,6 Litern Hubraum und bringt ein maximales Drehmoment von 265 Newtonmetern ab 1500 Umdrehungen an die Vorderachse.

Da die Plattform nicht auf einen Allradantrieb ausgelegt ist, bleibt für 4x4-Kunden weiterhin das Modell Sportage als Alternative. Auch die Bodenfreiheit des X-Ceed von 184 mm wäre für Offroad-Betrieb nicht optimal geeignet. Die hohe Durchzugskraft erwies sich bei Testfahrten mit der handgeschalteten Version als nicht ganz unproblematisch, denn Antriebseinflüsse in der Lenkung sind da kaum zu vermeiden. Insgesamt brachte aber auch die Top-Motorisierung die Kraft gut auf die Straße und das Ziel des Herstellers, den Wagen genauso dynamisch fahren zu lassen, wie er aussieht, kann als erreicht angesehen werden.

Die übrigen relevanten Daten des stärksten X-Ceed: Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h soll er in 7,5 Sekunden absolvieren, die Spitzengeschwindigkeit liegt bei 220 km/h. Die nach WLTP-Standard ermittelten Verbrauchswerte hat Kia, wie auch bei anderen

Herstellern üblich, „wegen der Vergleichbarkeit“ auf NEFZ-Bedingungen zurückgerechnet und weist als kombinierten Konsum 6,9 Liter je 100 Kilometer aus. Unter den Bedingungen der ausgedehnten Probefahrt an der französischen Südküste wurden zwischen 7,5 und 8,5 Liter erzielt.

Immerhin 64 Pferdestärken weniger bietet der 1,4 Liter große Vier-Zylinder-Turbo auf, wirkt auf der Straße aber alles andere als untermotorisiert. Die Testfahrt in Kombination mit der Sieben-Gang-Automatik hinterließ einen munteren und temperamentvollen Eindruck, lediglich in Bereichen höherer Drehzahlen war dem Aggregat die Anstrengung anzumerken. Für die Bedürfnisse der meisten Fahrerinnen und Fahrer werden die gebotenen 200 km/h Top-Tempo und 9,5 Sekunden für den Standardspurt wohl ausreichen. Unter idealen Bedingungen soll man mit dieser Antriebsvariante unter sechs Litern Verbrauch bleiben können.

Da die Sitzposition im X-Ceed um 37 Millimeter höher als im Ceed angeordnet ist, fällt der bequeme Ein- und Ausstieg auf. Auch hinten braucht trotz des coupéhaft abfallenden Daches niemand Sorge um seine Frisur zu haben. Der Radstand von 2,65 Metern lässt zwar keine großzügige Beinfreiheit hinter den Vordersitzen zu, doch der Platz ist auskömmlich und bequem. Die Ladekante unter der Heckklappe ist 77 Zentimeter hoch. Der Zugang zum Gepäckraum ist in der Launch-Edition elektrifiziert, man kann dieses Merkmal aber auch als Teil eines 1590 Euro teuren Komfortpakets dazu kaufen. Das Fahrwerk hinterließ einen ausbalancierten Eindruck, es stellt Komfortansprüche zufrieden, wird aber auch von schnellen Richtungswechseln und unebener Fahrbahn nicht überfordert.

Die Cockpitgestaltung überzeugt durch saubere Verarbeitung, unterschäumte, weiche und genarbte Oberflächen und macht insgesamt einen ausgewogen komfortablen Eindruck. Auffällig ist der über der Mittelkonsole angebrachte, aufrechtstehende Bildschirm. Er ist 10,25 Zoll groß und sofern eine Rückfahrkamera an Bord ist, hilft dort ein gestochen scharfes Bild bei der Orientierung. Das Navigationssystem bietet nicht nur Echtzeit-Verkehrsinformationen, sondern auch einen bequemen Service: Über eine App auf dem Smartphone kann man Adressdaten an das Fahrzeug senden, so dass eine gesonderte Eingabe vor Antritt der Fahrt entfällt.

Erstmals kommt in einem Kia ein 12,3 Zoll großes Digitaldisplay zum Einsatz, das analoge Uhrenskalen im Hauptinstrument ersetzt. Wer den Fahrmodus von Normal auf Sport wechselt, ändert damit auch das Erscheinungsbild der Anzeige. Die Fahrassistenzsysteme bilden das heute auch in der Kompaktklasse übliche Angebot ab, es sind zum Beispiel Frontkollisionswarner, Spurhalteassistent mit Lenkeingriff, aktiver Spurwechselassistent, Querverkehrswarner und eine adaptive Geschwindigkeitskontrolle an Bord. Im Sport-Modus wird die Lenk-Unterstützung leicht reduziert.

Anfang nächsten Jahres will Kia mit zwei Plug-in-Hybriden das Angebot nochmals erweitern. Der Sportwagen genannte Kombi und der X-Ceed sollen elektrifiziert werden. Geschäftsführer Steffen Cost spricht von einer rein elektrischen Reichweite von 60 Kilometern. Die Systemleistung wird bei 141 PS (104 kW) liegen und zusätzliche Dienste werden die Konnektivität verbessern. (ampnet/afb)

Daten Kia X-Ceed 1.6 T-TGI

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

Radstand (m): 2,65

Motor: R4-Benziner, 1591 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 150 kW / 204 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 265 Nm bei 1500–4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,5 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 6,9 Liter
Effizienzklasse: C
CO₂-Emissionen: 158 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1390 kg / max. 470 kg
Kofferraumvolumen: 426–1378 Liter
Max. Anhängelast: 1410 kg
Basispreis: 28 290 Euro

Bilder zum Artikel



Kia X-Ceed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



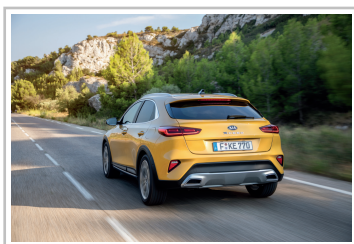
Kia X-Ceed.

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/Kia



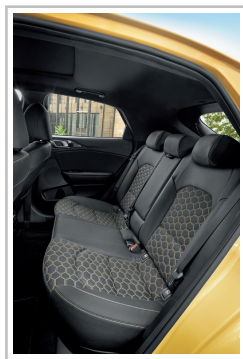
Kia X-Ceed.

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/Kia
