



AUSGABE 03-2020

Kia · Alternative Antriebe	
auto motor und sport 15-2020 / 02.07.2020	
Drillinge mit Doppelherz	1-2
Auto Zeitung 16-2020 / 08.07.2020	
Starkes Energiefeld	2
Kia Ceed Modellfamilie	
Auto Bild 20-2020 / 14.05.2020	
Eine ziemlich nette Familie	3
Kia XCeed Plug-in Hybrid	
Frankfurter Allgemeine Zeitung 30.06.2020	
Von schöner Spannung	4
Spiegel online · 07.07.2020	
Grüne Welle	4
Kia Ceed SW Plug-in Hybrid	
Auto Zeitung online · 02.07.2020	
Der Hybrid-Ceed	4
Kia XCeed	
Mannheimer Morgen 06.06.2020	
Die Baureihe von ihrer schönsten Seite	5
Kia Ceed	
Auto Bild 27-2020 / 02.07.2020	
Preis-Wert im allerbesten Sinn	6
Auto Straßenverkehr 12-2020 / 13.05.2020	
Diesel-Mildhybride	6
Kia ProCeed	
Auto Bild 27-2020 / 02.07.2020	
Ein Loblied auf den ProCeed	6
Kia Sorento	
auto motor und sport online · 12.05.2020	
Der tote Winkel im Kamerabild	7
Auto Bild Allrad 07-2020 / 01.07.2020	
Gesamtsieger: Kia Sorento	7
Auto Straßenverkehr 15-2020 / 24.06.2020	
Auszeichnung für Kia Sorento	7
Kia Sportage	
Auto Test 07-2020 / 01.07.2020	
Geheimtipp	7
Kia Stonic	
auto motor und sport online · 26.04.2020	
City-SUV für Kilometerfresser	7
Auto Bild 24-2020 / 10.06.2020	
Platz eins für den Kia Stonic	8
Kia Rio	
Auto Straßenverkehr 14-2020 / 10.06.2020	
Kia Rio kommt bald als Mildhybrid	8
Auto Bild 21-2020 / 20.05.2020	
Attraktiver Alltagsheld mit sieben Jahren Garantie	8
Kia Picanto	
Auto Test 05-2020 / 01.05.2020	
Dream Team	8
Mittelbayerische Zeitung 13.06.2020	
Der Kleine wird pikanter	8

IM VERGLEICH		
KIA CEED SW 1.6 GDI PHEV: 4,60 m lang, 437–1506 Liter Volumen, Basispreis (Spirit) 35.278 Euro	KIA XCEED 1.6 GDI PHEV: 4,40 m lang, 291–1243 Liter Volumen, Basispreis (Spirit) 36.350 Euro	KIA NIRO 1.6 GDI PHEV: 4,36 m lang, 324–1322 Liter Volumen, Basispreis (Spirit) 39.274 Euro

Den kompletten Testbericht finden Sie im Internet unter www.kia.com in der Rubrik „Modelle“ unter Kia XCeed.

Drillinge mit Doppelherz

Mit Ceed Sportswagon, XCeed und Niro bietet Kia gleich drei Kompaktmodelle auch als Plug-in Hybride an. Da sollte jeder was Passendes finden, denn trotz identischer Technik zeigen sie recht unterschiedliche Stärken und Charaktere.

Text: Bernd Stegemann, Fotos: Hans-Dieter Seufert

Überraschungen? Na klar, immer gerne, wenn's nicht gerade eine Steuernachzahlung oder Post aus Flensburg ist. Doch ab sofort dürfen wir uns bis zum Jahresende über drei Prozent weniger Mehrwertsteuer sowie eine auf 7.110 Euro erhöhte Kaufprämie für Teilzeitstromer bis 40.000 Euro Nettopreis freuen. Und während deutsche Hersteller offenbar mangels ausreichend verfügbarer Batterien viele Interessenten auf später vertrösten müssen, können Marken wie Kia zügig liefern. Die Koreaner sind sogar in volksnahen Preis- und Größenklassen breit aufgestellt, haben neben dem ersten Kompaktkombi mit Plug-in-Hybrid-Antrieb nun auch einen Crossover und einen SUV mit externer Lademöglichkeit im Angebot.

Mit 141 PS wirkt die Systemleistung des 1,6-Liter-Benziners (105 PS) und des E-Motors (45 kW) jedoch ungewohnt bescheiden, und auf verschiedene Fahrprogramme zum Laden des Akkus oder zur Erhaltung des Ladezustands für reine Elektroautos muss man ebenfalls verzichten. So bezieht sich „die Kraft der Überraschung“ (Kia-Slogan) wohl eher auf die einfache Bedienung, die Hybridneulinge nicht mit unzähligen Einstellmöglichkeiten irritiert. Angesichts der tatsächlichen Kosten-, Verbrauchs- und Emissionsvorteile gegenüber den vergleichbaren Benzinern fallen die Nachteile bei Temperament, Agilität und Stauraum kaum

noch ins Gewicht, und auch sonst fordern die drei Teilzeitstromer keine großen Zugeständnisse. Die 117 kg schwere Lithium-Ionen-Batterie mit 8,9 kWh lässt sich je nach Stromnetz in 135 oder 210 Minuten laden, und für das dazugehörige Kabel gibt es jeweils ein Fach unter dem Gepäckabteil. Mit einer Füllung kommen die drei Kia trotz unterschiedlichen Formats und Gewichts rein elektrisch 51 bis 57 Kilometer weit, selbst die Ausstattung, Anschaffungs- und Unterhaltskosten liegen auf einem sehr ähnlichem Niveau. Reine Geschmackssache also?

CEED SW: LÄNGER

Nicht ganz, denn der gut 20 cm längere Kombi bietet hier zum günstigsten Grundpreis schon mal deutlich mehr Ladevolumen, obwohl dem Hybrid rund 200 Liter zu den Verbrennern fehlen. Auch die niedrige Ladekante, die hohe Zuladung und die dreiteilig klappbare Fondlehne sind echte Pluspunkte, weniger die Einstiegs- und Platzverhältnisse sowie die kurze Sitzfläche und steile Lehne hinten. Vorne fühlt man sich dagegen gut integriert und bequem aufgehoben, trotz der Pkw-typisch tieferen Sitzposition sind Ausblick und Übersicht recht gut.

Auch das Handling profitiert vom niedrigen Schwerpunkt, gegenüber seinen höheren Brüdern wirkt er spürbar agiler. Die Lenkung spricht spontan an, bei schnellen Ausweichmanövern bleibt der Sportswagon sicher

auf Kurs, und die Bremsen sorgen hier für die beste Verzögerung. Sogar federn kann er anständig, nur kurze Wellen und Querfugen überrollt er etwas ruppig. Obwohl er bei Fahrleistungen und Verbrauch etwas ins Hintertreffen gerät, kann man gut verstehen, dass für viele ein Kombi noch immer das Maß der Dinge ist.

XCEED: SCHNELLER

Nüchtern betrachtet machen die sogenannten Crossover, die jetzt überall im Trend sind, nichts besser, aber so ist das eben mit der Mode.

Gut aussehen tut er ja, der Kia XCeed, die Mischung aus stämmigem SUV-Unterbau und coupéartigem Dach kommt gut an und ist hierzulande das beliebteste Mitglied der Ceed-Familie. Vorn wie hinten sitzt man etwa zwei Zentimeter hö-

her als im Kia Sportswagon, doch neben der schlechten Rundumsicht sind bei der Hybridversion vor allem die Einbußen an Stauraum (291–1.243 Liter) und Zuladung (376 kg) schmerzlich. Schließlich wiegt er fast 100 kg mehr als seine Brüder, steht zudem als Einziger auf optionalen 18-Zoll-Rädern.

Die passen ebenso zum dynamischen Anspruch wie die direktere Lenkung mit guter Rückmeldung, während die weichen Federraten und neuen Dämpfer mehr dem Komfort dienen. Ein umtriebiger Heißsporn ist er zwar nicht, sondern fährt sich eher wie ein flotter Kompakter als ein SUV.

Passend dazu bremst ihn die Elektronik erst bei 193 km/h ein, die beiden anderen laufen schon bei 171 oder 172 km/h in den Begrenzer. ▶

KIA CEED SW WEIL SO EIN KOMBI EINFACH PRAKTISCH IST



VERGLEICH · Kia Ceed Sportswagon, Kia XCeed und Kia Niro als PHEV

KIA XCEED WEIL SO EIN CROSSOVER EBEN BESONDERS IST



einstellt. Belohnt wird der Fahrer mit niedrigen Geräuschen und Verbräuchen sowie beachtlichen 57 km E-Reichweite auf unserer Elektrorunde. Selbst der Benzi-ner benügt sich bei leerem Akku und zurückhaltendem Gasfuß mit rund fünf Litern Super pro 100 km, sodass der Aktionsra- dius zusammen mit dem grö- ßeren Tank auf über 900 km steigt.

HYBRID-SPEZIALITÄTEN
Gut 50 km rein elektrisch und rund 800 km gesamt schaffen die Ceed-Brüder als Plug-in ebenfalls, und auch in anderen

Punkten ähneln sich die Mitglie- der des Trios sehr. So benötigen alle zum Heizen des Innenraums den Verbrenner, weshalb dieser gelegentlich auch im E-Modus anspringt. Außerdem erfolgt der Übergang von der elektrischen auf die hydraulische Bremse bei leerem Akku nicht sehr harmo- nisch, das Pedalgefühl wirkt et- was teigig.

Aber das sind Kleinigkeiten angesichts der hohen Alltags- tauglichkeit und Funktionalität, mit der die kompakte, anspre- chend gemachte Kia-Hybrid- flotte aufwartet. Aktuell stellt ein Niro Plug-in seine Zuver-



Mit vollem Akku kommen die drei Plug-in Hybride gut 50 Kilometer weit.

NIRO: WEITER
Vmax, Agilität, Kurvenswingen? Kein Thema beim SUV in dieser Runde, den es hier als einzigen auch als Mildhybrid und als reines E-Modell gibt. Ebenso exklusiv ist im Kia Niro der fünf Zentimeter längere Rad- stand und das stattliche Schei- telmaß von 1,55 m, das zusam- men mit der auf 56 cm ge- lifteten Sitzfläche eine auf- rechte Haltung, gute Übersicht und ein luftiges Raumgefühl ermöglicht.

Die geringste Außenlänge (4,36 m) beschert dem Niro allerdings nicht nur eine gute Wendigkeit, sondern als Plug- in auch kaum mehr Stauraum als im knapp geschnittenen XCeed (324 statt 291 Liter). Mit dem gebotenen Einstiegs- und Federungskomfort kann man hingegen trotz des stär- keren Karosseriewankens rund- um zufrieden sein, zumal sich im renovierten Cockpit mit ver- größertem Zentraldisplay fast von selbst eine ruhige Gangart

KIA NIRO WEIL SO EIN SUV HERRLICH ENTSPANNT IST



lässigkeit im Dauertest unter Beweis, bislang ohne besondere Vorkommnisse. Überraschender ist da schon die Erkenntnis, dass

sich der geräumige, günstige Kombi gegenüber den jüngeren Spezies noch immer bestens behaupten kann.

FAZIT

Der Vergleich zeigt es: Die Zeit ist reif für den Umstieg auf einen Plug-in Hybrid. Mit der aktuellen Kaufprämie sinken die Preise drastisch, die E-Reichweite taugt inzwischen für viele Nutzer, und selbst mit dem Benzi-ner kann man sparsam Strecke machen. Dass Kia auf moderate Größe und Leistung sowie einfache Technik und Bedienung setzt, erleichtert den Einstieg und passt in die Zeit. Und weil alle drei Typen ja durchaus vernünftig und wirtschaftlich sind, steht auch der Wahl eines mehr extrovertierten als praktischen XCeed nichts im Wege.

ALTERNATIVE ANTRIEBE · Kia

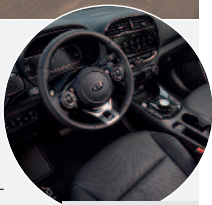
Starkes Energiefeld

Kia gehört zu den Vorreitern in Sachen alternativer Antriebe und bietet bereits heute zahlreiche interessante Modelle, die entweder gänzlich elektrisch oder mit einer Kombination aus Verbrenner und E-Maschine fahren. Ein Überblick.

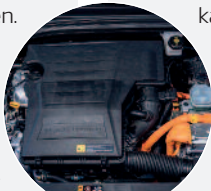


KIA e-Soul

■ Mit dem jüngsten Ge-nerationwechsel wur- de aus dem kultigen Van- Crossover Soul ein reines Elek- troauto, das mit zwei Antriebs- beziehungsweise Batterie- Ver- sionen zu haben ist. Das Ein- stiegsmodell des e-Soul stellt 136 PS bereit und bietet mit seiner 39,2- kWh-Batterie 276 Kilometer Reichweite nach NEFZ-Norm – und das bei flotten Fahrlei- stungen. Den Sprint auf Tempo 100 erledigt der Stromer in 9,9 Sekunden. Die Höchstge- schwindigkeit ist auf 157 km/h begrenzt. Mehr Reichweite und Power verspricht die 204-PS-Variante, deren 64-kWh-Strom- speicher für 452 Kilometer gut sein soll. Aus dem Stand auf Landstraßentempo spurtet der e-Soul 204 in nur 7,9 Sekunden. Trotz der voluminösen Batterie- Technik bietet der knapp 4,30 Meter lange und 1,80 Meter breite e-Soul wie schon der Vorgänger ordentlich Platz, einen gut nutzbaren Kofferraum (315 bis 1.339 Liter) und zahlreiche prakti- sche Ablagemöglichkeiten im gesamten Innenraum. Somit ist sich der Koreaner auch mit zukunftsweisendem Antrieb treu geblieben – gut so!



Die Bedienung des Stromers ist marken- typisch einfach. Reichlich Platz.



Die Systemlei- stung des Antrie- bes beträgt 141 PS. Bis zu 60 km E-Reichweite.



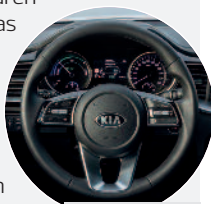
KIA Ceed SW PHEV

■ Wer einen Großteil seines mobilen Alltages in der Stadt bestreitet, aber beispielsweise am Wochenende häufig längere Strecken zu- rücklegt, ist prädestiniert für einen modernen Plug-in Hybrid wie den Kia Ceed SW. Unter der Fronthaube verrichtet ein 1,6 Liter großer Vierzylinder-Saugmotor seinen Dienst, der eng mit einer permanent erregten Synchron- maschine zusammenarbeitet. Die System- leistung des Pakets, das seine Kraft über ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe an die Vorderräder weiterleitet, beträgt 141 PS. Je nach Fahrmodus legt der Plug-in Hybrid bis zu 60 Kilometer rein elektrisch zurück. Der kombinierte Verbrauch liegt laut Kia bei nur 1,1 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer zuzüglich 9,3 kWh an elektrischer Energie. Das Ganze ist verpackt in einer praktischen Kombi- karosserie, die nicht nur für Passagiere reichlich Platz parat hat. Mit einem Laderaumvolumen von 437 bis 1.506 Litern bewältigt der Kia Ceed SW auch anspruchsvolle Transport- aufgaben. Typisch Kia, beinhaltet der Kompaktkombi eine umfangrei- che Serienausstattung, die bereits viele Annehmlichkeiten umfasst – und natürlich die sieben Jahre Garan- tie, die auch für die Batterie gelten.



KIA XCeed PHEV

■ Obwohl der XCeed das jüngste Derivat der Ceed-Familie ist, stellen die Koreaner ein üppiges Antriebsportfolio für den kom- paktten Crossover zur Verfügung. Darunter befindet sich auch die gleiche Kombination aus 105 PS starkem Verbrenner und rund 61 PS starker E-Maschine, die den Ceed Sportswagon Plug-in Hybrid antreibt. So- mit stehen dem Fahrer auch im XCeed 141 PS Systemleistung beziehungsweise 265 Newtonmeter an Systemdreh- moment zur Verfügung, das über ein Doppelkupplungs- getriebe an die Vorder- räder verteilt wird. Die rein elektrische Reich- weite beträgt bei dem stylischen XCeed, der in elf Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 beschleunigt, bis zu 58 Kilometer (nach NEFZ). Den durchschnittlichen Verbrauch gibt Kia mit 1,2 Liter Super zuzüglich 10,7 kWh Strom an. Das Laden des Hochvoltspeichers gelingt übrige- ns in nur rasanten 165 Minuten. Voraus- setzung dafür ist allerdings eine Ladestation mit mindestens 3,3 kW Leistung bei 240 Volt.



Volldigitale In- strumentierung mit Fokus auf Effizienz-Infor- mationen.



KIA Niro

■ Der bereits seit Sep- tember 2016 am Markt befindliche Niro war von Anfang an als Crossover mit alternativem Antrieb konzipiert und gilt somit als Vorreiter der Elektro- Offensive des Herstellers. War er anfangs lediglich als Hybrid mit 141 PS erhältlich, gibt es den Niro mittlerweile auch als gleichstarken Plug-in Hybriden, der im Ge- gensatz zum Urmodell auch rein elektrisch fahren kann – und zwar bis zu 58 Kilometer (nach NEFZ). Seit Ende 2018 bereichert der e-Niro, ein reiner Stromer mit 136 oder 204 PS Leistung, die Modellfamilie. Neben der praktischen Karosserie mit 451 bis 1.405 Liter großem Gepäckraum sorgt bei beiden Varianten eine hohe Reichweite für gute Alltagstauglichkeit. Dem 136-PS-Modell be- scheinigt Kia bis zu 289 Kilometer, dem stärkeren e-Niro sogar bis zu 455 Kilome- ter lokal emissionsfreies Fahren. Gleichwohl macht der e-Niro dank seiner spritzigen Fahrleistungen viel Spaß ohne schlechtes Gewissen. So beschleunigt die 204-PS-Ver- sion in nur 7,9 Sekunden von null auf Land- straßentempo 100 km/h.



An einer Schnell- ladestation lässt sich der e-Niro in 54 Minuten aufladen.

Marcel Kühler



AUTO BILD-Mann

Andreas May hat sein Herz schon vergeben – an den Kia ProCeed GT. Ceed, Xceed und Kombi SW sind die starken Geschwister.

Eine ziemlich nette Familie

Die große AUTO BILD-Kaufberatung: Welcher Kia Ceed der richtige für Sie ist, warum der 204-PS-Turbo anmacht und welche Variante die beste ist.

Von Andreas May

DANN KAM DER TAG, an dem ein Kia Ceed 1.4 T-GDI den Golf überholte: erster Platz im AUTO BILD-Vergleichstest. Das war 2018, seitdem sagt keiner mehr: Kia? Kauft man nur wegen sieben Jahren Garantie!

Nee, Freunde. Kia kann auch anders, die sind richtig gut geworden. Und da sind wir uns bei AUTO BILD einig: Kaum ein

anderer Hersteller lernt so schnell dazu wie die Koreaner, keiner stellt schneller Fehler ab. Merken wir regelmäßig. Kritik AN Kia, Anruf VON Kia: Was können wir besser machen? Und dann rücken sogar die Ingenieure an, wollen unsere Meinung hören.

Mal unter uns: Bei der Ceed-Familie kann Kia eher wenig

besser machen. Ja, Ceed-Familie, denn Kia hat seinem Kompaktmodell drei Brüder an die Seite gestellt. Am 12. Juni 2018 holte AUTO BILD einen fünftürigen Ceed direkt vom Fließband in Žilina (Slowakei), seitdem kamen der Kombi namens SW dazu, der schöne Shooting Brake ProCeed mit Kombi-Genen und einem Hintern à la Porsche Pana-

mera, vergangenes Jahr legten die Koreaner mit dem Crossover-SUV Xceed nach. Ach ja, weil sich Geschichte wiederholt, fuhr der Xceed im ersten Vergleich dem VW T-Roc davon, gewann 2019 das Goldene Lenkrad von AUTO BILD und BILD am SONNTAG. Wie gesagt: Kia? Kauft man nicht nur wegen sieben Jahren Garantie!

Und jetzt wollen Sie einen kaufen? Aber welchen nehmen? Fünftürer, SUV, den großen oder schönen Kombi? Wir sagen es Ihnen, denn wir sind alle Typen gefahren, kennen alle Motoren, auch den Plug-in Hybrid im Kia Ceed Sportswagon und im Kia Xceed. Lesen Sie einfach unsere Beratung, dann geht Kaufen leichter.

FAZIT

Welch eine nette Familie! Mit dem Ceed hat Kia eine Modellreihe geschaffen, die sogar Testsiege bei AUTO BILD schafft. Der Fünftürer hat den Golf geschlagen, der Xceed den T-Roc, der Kombi ist riesig, der Shooting Brake hat unsere Herzen erobert. Und immer faire Preise plus sieben Jahre Garantie.

KIA CEED SO GROSS IST KOMPAKT

Ceed doch ganz gut aus! Den kompakten Kia und seine drei Brüder haben die Koreaner speziell für den europäischen Geschmack entwickelt und entworfen. Mit 4,31 Metern überragt der stets fünftürige Ceed den aktuellen Golf um drei Zentimeter, der Kofferraum ist einen Tick größer, das Platzangebot für vier Erwachsene gut. Einstieg ist ein Einliter-Dreizylinder-Turbo mit 100 oder 120 PS, interessant wird es mit dem Vierzylinder-Benziner 1.4 T-GDI, einem Turbo mit 140 PS, der bei 45 Prozent aller Ceed und Co eingebaut ist. Die beiden Dreizylinder gibt es im Ceed ausschließlich mit Sechsgang-Schaltgetriebe, für den 1,4-Liter, den 1.6er mit 204 PS und die beiden 1,6-Liter-Diesel mit 115 und 136 PS bietet Kia auch wahlweise ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an, das 1.600 Euro extra kostet. Als 1.4 T-GDI hat der Kia Ceed 2018 den Golf geschlagen. Der 140-PS-Vierzylinder läuft zwar etwas rau und gönnt sich, typisch Turbo, eine kurze Atempause, geht dann aber stürmisch nach vorn. Den Ceed haben sie alltagstauglich und handlich abgestimmt, er federt ordentlich, reagiert nur auf größere Unebenheiten spröde. Und hat hervorragende Bremsen: Bei Vollbremsung aus Tempo 100 stand der Ceed im Test schon nach 33,3 Metern! Wie gesagt: ein Kompakter wie der Golf – leistet sich wenig Schwächen.



Sitzen hinten? Gut! Achten Sie auf den schwarzen Himmel!

KIA CEED SW DA PASST WAS REIN

Ist der riesig! Mit 4,60 Meter Länge ist der Ceed SW zehn Zentimeter kürzer als BMW 3er und Co, beim Kofferraum bietet er mehr: 625 Liter, wenn fünf Passagiere mitfahren, bis zu 1.694 Liter bei umgeklappter Rückbank. Klar, dass auch das Platzangebot im Fond stimmt, der SW ist ja auch nicht auf Optik gestylt, sondern auf Alltagsnutzen. Und da kann er was: Das Heckrollo passt in eine Vorrichtung unterm doppelten Ladeboden und klötert so auf dem Rückweg vom Baumarkt nicht im Kofferraum rum. Ab der Ausstattungslinie Spirit baut Kia ein Gepäckraumtrennsystem auf Schienenbasis und ein Gepäckraumnetz ein, allerdings nicht für den Mildhybrid. Apropos: Die beiden Diesel (115 und 136 PS) kommen ab jetzt immer mit 48-Volt-Bordnetz, dazu bietet Kia wie im Ceed den Dreizylinder-Benziner mit 100 und 120 PS an sowie den 140-PS-Vierzylinder. Und wie im Ceed sind die beiden Diesel und der große Benziner mit Doppelkupplungsgetriebe kombinierbar. Serienmäßig fährt der Kombi-Ceed mit Dachreling vor, die maximale Zuladung für den Innenraum beträgt je nach Motor zwischen 475 (Diesel) und 506 Kilo (1.0er). Noch eine Besonderheit gibt es beim SW. Er ist wie der Xceed als Plug-in Hybrid mit 141 PS Systemleistung und laut Kia bis zu 60 km elektrischer Reichweite zu haben, mit 34.990 Euro aber kein Tipp.



Alles so schön luftig hier: große Fenster, ordentlich Platz.

KIA XCEED DER WILL HOCH HINAUS

Letzter ist Erster! Klar, solche SUV sind gerade sehr beliebt. Mit 4,40 Metern kompakt genug, aber auch nicht zu klein für vier Passagiere, stylish gezeichnet und immer ohne Allrad, kostet nur Geld und Sprit. Weil der Xceed so viele gute Eigenschaften hat, holte er nicht nur das Goldene Lenkrad bei den Autos von 25.000 bis 35.000 Euro, er ist mit 40 Prozent Verkaufsanteil auch der beliebteste Ceed. Zu recht, wir merken es beim Einsteigen. Der Xceed baut fünf Zentimeter höher als der Ceed, die Sitzhöhe beträgt 58 Zentimeter und somit vier mehr als im kompakten Ceed. Und auch das Kofferraumvolumen ist mit 426 Litern um 31 Liter besser als im Ceed. Vorausgesetzt, es ist kein Plug-in Hybrid, dann sind es nur 291 bis 1.243 Liter, die Akkus müssen ja irgendwohin. Diesen Antrieb mit Verbrenner, E-Motor und Stecker haben wir Ihnen ja schon beim SW auszureden versucht, zu träge, nicht sparsam genug und in der Anschaffung (ab 35.990 Euro) viel zu teuer. Wobei wir schon bei der Motorenauswahl sind. Ja, sie bauen den 120-PS-Dreizylinder ein und schreiben 21.390 Euro drauf, richtig Spaß macht der Xceed aber erst ab 140 PS. Dann mit 204-PS-Benziner und den beiden Dieseln (115 und 136 PS) gibt es den Xceed auch mit Doppelkupplungsgetriebe. Ach ja, haben wir schon gesagt, dass der Xceed mit seiner abfallenden Dachlinie und dem bulligen Heck sehr, sehr, nun ja – geil – aussieht?



Feiner Hochsitz: Einstieg und Übersicht sind hier am besten.

KIA PROCEED ES LEBE DER SPORT

Schöne Kombis heißen... Nee, bleiben wir bei den Fakten, alles andere sehen Sie ja selbst. Den ProCeed haben sie, weil dreitürige Kompakte wie der Vorgänger nicht mehr laufen, zum Shooting Brake gemacht. Also fünf Türen, so lang wie der Kombi, aber wegen der abfallenden Dachlinie mit etwas weniger Kofferraum, dafür einem umso dynamischeren Auftritt. Um es mal gleich klipp und klar zu sagen: Ja, es gibt ihn mit Dreizylinder-Benziner und 120 PS ab 26.990 Euro, aber das ist mehr Schein als Sein. Als weitere Motoren in Kombination mit der GT-Line bietet Kia den 140-PS-Benziner und den 136-PS-Diesel an, wahlweise mit Sechsgang-Handschaltung oder als Siebenstufen-Doppelkuppler. Aber unter uns: So einen ProCeed kauft man als GT 1.6 T-GDI, mit 204 PS und Klappen-auspuff. Keine Angst, klingt gefährlicher, als es ist, beim Starten grummelt der Kia etwas heiser, hört sich aber nie pröhlig an. Apropos pröhlig: Ja, auch die Federung haben sie straffer abgestimmt, der ProCeed GT ist in Verbindung mit seinen serienmäßigen 18-Zöllern (225/40 ZR 18) eher hart als zart, meldet artig alle Frostaufbrüche an die Insassen. Und er ist mit neun Liter Super auf der Autobahn (AUTO BILD-Testrunde: 7,9 Liter) kein Kostverächter. Aber na und? Er macht halt Spaß. Und hat im AUTO BILD-Test mit nur acht Punkten gegen einen Mercedes CLA verloren. Und der war glatte 20.000 Euro teurer...



1,80-Meter-Typen sitzen noch gut bei abfallender Dachlinie.



395 bis 1.291 Liter Kofferraumvolumen sind richtig gut, ein aktueller Golf hat 381 bis 1.237 – also weniger als der Ceed.



625 bis 1.694 Liter Kofferraumvolumen sind für die Klasse riesig. Das Heckrollo passt unter den Ladeboden.



426 bis 1.378 Liter Kofferraum – damit hat der Xceed mehr als der Ceed, bauartbedingt auch 12 cm mehr Ladekantenhöhe.



594 bis 1.545 Liter Kofferraumvolumen sind nur knapp weniger als beim Kombi, aber schöner verpackt.

Von schöner Spannung

Geprüft: Kia XCeed jetzt als Plug-in Hybrid.

Man darf sich jüngere Kia-Kunden als glückliche Menschen vorstellen: Sie fahren in Schönheit. Das belegt der Kia XCeed, ein kompaktes SUV mit eleganten Coupé-Ambitionen. In der Ceed-Reihe fahren jetzt zwei Hybride mit verwandter Hybridtechnik. Während der SW die Rolle des biedereren Kombis erfüllt, glüht der XCeed. Mit 37.290 Euro wird der Testwagen 1.6 GDI PHEV DCT als Spirit-Ausstattung geführt, mit drei Komfortpaketen stellt er sich auf 40.560 Euro. Etwa 5.000 Euro als Kaufprämie sind abzuziehen, und wer den Basis-XCeed als Plug-in Hybrid nimmt, der legt rund 31.000 Euro auf den Tisch.

Dafür gibt der Kia abschnittsweise den Stromer. Mit Elektrokraft aus dem 8,9-kWh-Akku sind laut Kia im reinen Elektrobetrieb 54 Kilometer zu schaffen. Ein realistischer Wert, wir erreichten E-Distanzen von 48 bis 58 Kilometern, allerdings im



Familienzuwachs: XCeed PHEV.

wenig spontanen Modus Eco, den wir statt Sport meist nutzten. Wir glauben, ein Hybrid-Käufer will den Ampelstart nicht gewinnen und fährt deshalb eher zurückhaltend. Das gelingt auch im Hybrid-Modus, bei dem der Verbrenner läuft, aber vom Elektromotor unterstützt wird. Nach dem Start mit vollem Akku und vollem Tank ergaben sich für die ersten 56 Kilometer bis zum Ende der Stromstrecke ein Verbrauch von 1,4 Liter Super für 100 Kilometer und 16 kWh. Im Hybridbetrieb auf Langstrecke waren durchschnittlich 5,2 Liter Benzin und 11 kWh zu notieren. Relativ klein ist der

Fahrakku, das fordert häufiges Nachladen, was lästig, aber unerlässlich ist. Sonst fährt der XCeed wie ein Benziner. Von Vorteil sind die kurzen Ladezeiten, selbst an unserer müden 230 Volt Garagen-Strombrust lag die Stillzeit „nur“ bei dreieinhalb Stunden. Ein Wert für den Pendler und die Einkaufsfahrten, aber über den Brenner muss der Verbrenner ran.

Das ist ein 1,6-Liter-Vierzylinder-Benziner mit 105 PS und 265 Nm an Drehmoment. In Kooperation mit dem 44,5-kW-Elektromotor ergibt sich die Systemleistung von 141 PS. Damit sind gut 190 km/h möglich, aber wegen des Topspeed-Lärms nicht empfohlen. Angenehm sind die unproblematischen Fahreigenschaften des Fronttrieblers, die sanft-agile Schaltung des Doppelkupplungsgetriebes, die gute Ausstattung sowie die Siebenjahres-Garantie, auch für die Batterie. **Wolfgang Peters ■**

© Alle Rechte vorbehalten. Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt. Zur Verfügung gestellt vom Frankfurter Allgemeine Archiv.



Der südkoreanische Autobauer arbeitet weiter eifrig an der Elektrifizierung der Modellpalette und bringt mit dem Kia Ceed Sportswagon Plug-in-Hybrid einen praktischen Teilzeitstromer.

Der Kia Ceed Sportswagon, hier als Plug-in Hybrid im Test, erfreut sich großer Beliebtheit. Kunden und Tester schätzen neben den praktischen Seiten die agilen Fahreigenschaften und die kultivierten, teils kraftvollen Benziner sowie Diesel.

Die Koreaner erweiterten die Motorenpalette um einen besonders effizienten Teilzeitstromer: den Kia Ceed Sportswagon Plug-in Hybrid, der vor allem für diejenigen eine reizvolle Alternative ist, die sich im Alltag hauptsächlich im städtischen Umfeld aufhalten. Für 34.990 Euro – exklusive der staatlichen Förderung – bietet er nicht nur ein großzügiges Raumangebot, das für vier Erwachsene locker ausreicht. Auch die Serienausstattung des elektrifizierten Kombis, den es in drei verschiedenen Ausstattungslinien gibt, beeindruckt. Leichtmetallräder, LED-Scheinwerfer, Zweizonen-Klimaautomatik, Parksensoren, Rückfahrkamera und etliche As-

sistenzsysteme, zum Beispiel aktive Spurhaltehilfe, Fernlichtautomatik oder City-Notbremse, sind bereits beim Basismodell Standard. Dennoch gibt es einen für Interessenten mit erhöhtem Transportbedarf entscheidenden Nachteil: das im Vergleich zu den konventionell angetriebenen Sportswagon-Modellen deutlich eingeschränkte Lade-raumvolumen. Schlucken die Gepäckabteile von Benziner und Co. noch 625 bis 1.694 Liter, so stellt der Kia Ceed Sportswagon Plug-in Hybrid im Test lediglich 437 bis 1.506 Liter an Transportraum bereit. Praktisch ist allerdings das Extra-Fach für das Ladekabel unter dem Kofferraumboden.

Wer im täglichen Fahrprofil mit dem Plug-in Hybrid einen großen urbanen Anteil hat, profitiert von der hohen Effizienz des Hybrid-Antriebs, der aus einem 1,6 Liter großen Vierzylinder (ohne Turboaufladung) und einer permanent erregten

Große Beliebtheit: der Kia Ceed Sportswagon.

Synchron-Maschine besteht. Auf unserer Verbrauchsrunde im Test reichen dem ausgewachsenen, 1.580 Kilogramm schweren Kompaktkombi auch dank seines wirkungsvollen Rekuperationsvermögens 6,1 Liter Superbenzin zuzüglich 4,5 Kilowattstunden elektrischer Energie für die Distanz von 100 Kilometern. Die von uns ermittelte elektrische Reichweite beträgt rund 35 Kilometer. Sonderlich temperamentvoll ist die 141-PS-Antriebsseinheit jedoch nicht. Zwar beschleunigt der Kia Ceed Sportswagon Plug-in Hybrid im Test in ordentlichen 9,5 Sekunden auf Tempo 100, doch gerade auf der Autobahn sehnt man sich schnell nach dem satten Schub eines modernen Turbodiesels. Dies gilt erst recht, wenn die Kapazität der Batterie aufgebraucht und der 105-PS-Saugmotor auf sich allein gestellt ist. Sichtbares Indiz ist ferner die dann auf 171 km/h reduzierte Endgeschwindigkeit. Mit elektrischer Unterstützung läuft der Plug-in Hybrid immerhin 200 km/h – wenn auch nicht allzu lange. **Marcel Kühler ■**

FAZIT
Der Kia Ceed Sportswagon Plug-in Hybrid bietet für 34.990 Euro viel Auto fürs Geld. Mit der staatlichen Förderung wird das Angebot sogar noch attraktiver. Allerdings muss das persönliche Fahrprofil passen, wie der Test zeigt. Langstreckenfahrer sind mit einem Diesel besser bedient.

Grüne Welle



Kia mausert sich zum heimlichen Vorreiter bei alternativen Antrieben. Das Konkurrenzmodell zum VW-Golf kommt jetzt dezent aufgeraut als Crossover XCeed auf den Markt – und überzeugt mit einem Technikkniff.

Der erste Eindruck: Einmal mit allem, bitte! Der Kia Kompakt-Crossover XCeed ist eine modische Melange aus gleich drei Segmenten. Im Grunde ganz im Geist des VW Golf ein Schrägheck, sucht er mit einer schnittigen Kehrseite die Nähe zum Coupé, und mit etwas mehr Bodenfreiheit und rustikaler Beplankung macht er zugleich ein bisschen auf SUV.

Das sagt der Hersteller: Ohne großes Marketing-Getöse wie etwa beim VW-Konzern hat sich der koreanische Hersteller gemeinsam mit der Schwester-marke Hyundai im Öko-Ranking der Autohersteller weit nach vorne geschoben. „Wir wollen zum führenden Anbieter umweltfreundlicher Autos werden“, erklingt es selbstbewusst aus Südkorea. Der im Forschungs- und Entwicklungs-Center Rüsselsheim entwickelte und in der Slowakei gebaute Ceed wird deswegen ab sofort auf breiter Front elektrifiziert und künftig als Mild- sowie als Plug-in Hybrid angeboten. „Die Kompaktklasse ist das größte Segment des deutschen Marktes und bietet ein enormes Potenzial für mehr Zulassungen und weniger Emissionen“, sagt Steffen Cost, der Chef von Kia Deutschland.

Die Variante XCeed nimmt dabei eine besondere Rolle ein. Als smarte Alternative zum SUV will sich der aufgebockte Kompakte frei von der Klimakritik machen, die bullige Vorstadt-panzer häufig auf sich ziehen, und profitiert mit dezenten optischen Anleihen trotzdem vom SUV-Boom. Kia-Chef Cost traut dem Crossover deswegen auch den größten Verkaufsanteil in der Ceed-Familie zu. Dabei liegt der XCeed mit einem Grundpreis von 21.390 Euro vergleichsweise bescheidene 2.100 Euro über dem normalen Ceed.

Das ist uns aufgefallen: Kia meint es ernst. Die meisten Hersteller belassen es bei den SUV-Ablegern ihrer Volumen-Modelle –

von Audi Allroad bis zum Skoda Octavia Scout – bei kleinen Retuschen wie zum Beispiel Plastikplanken an den Flanken und einem neuen Fahrwerks-Setup. Die Kia-Entwickler haben hingegen lediglich die vorderen Türen vom normalen Ceed übernommen, sodass der XCeed entsprechen eigenständig auftritt. Er wirkt vorne bulliger und hinten schnittiger – obwohl der Kofferraum sogar um zehn Prozent größer ist als beim normalen Modell.

Allerdings geht der XCeed nur äußerlich einen eigenen Weg. Innen kommt einem der Wagen dagegen vertraut vor. Zwar sitzt man vier Zentimeter höher, steigt entsprechend bequemer ein und hat einen etwas besseren Überblick. Doch das nüchtern-noble Ambiente ist mit dem Rest der Ceed-Familie identisch, genau wie die Ausstattung und – zumindest beim Testwagen – auch die Instrumente. Während es im XCeed erstmals in der Familie digitale Displays hinter dem Lenkrad geben wird, fährt die Plug-in-Hybrid-Variante weiterhin mit analogen Anzeigen vor. Auf den zweiten Blick erkennt man dann aber anstelle des Drehzahlmessers eine Hybrid-Anzeige, findet in den Untermenüs auf dem zentralen Touchscreen einige Diagramme zum Energiefluss und zum Stromverbrauch und entdeckt auf dem Mitteltunnel zwei Knöpfe, mit denen das Zusammenspiel von Verbrenner und E-Maschine gesteuert wird.

Überlässt man der Elektronik die Regie, fährt der XCeed bei ausreichend Energie im Akku elektrisch los und surrt lautlos durch die Stadt, bevor sich der Benziner zuschaltet und den Wagen über Land schleppt. Das klingt im standardmäßig aktivierten Eco-Modus ein wenig angestrengt und wirkt weniger dynamisch als bei vielen Konkurrenzmodellen, weil Kia die Plug-in-Hybrid-Variante zum Sparer getrimmt hat und nicht zum Sportler – vorbildlich.

Das muss man wissen: Für den Plug-in-Hybridantrieb kombiniert Kia einen 1,6 Liter großen Benziner mit 105 PS Leistung und eine 45 kW starke E-Maschine. Der Akku besitzt 8,9 kWh Speicherkapazität. Im Idealfall reicht das für 58 Kilometer ohne lokale Emissionen und bei entsprechend sanfter Fahrweise erledigt der E-Motor den Job bis 120 km/h allein. Arbeiten beide Triebwerke zusammen, liegt die Systemleistung bei 141 PS, der Sprint auf Tempo 100 gelingt in 11,0 Sekunden und wer unbedingt will, kann eine Höchstgeschwindigkeit von 193 km/h erreichen.

Die XCeed-Preise für den Benziner mit Stromanschluss beginnen bei 35.990 Euro. Wer mehr Platz braucht, bekommt die gleiche Technik für 1.000 Euro weniger und ohne das optische Lametta auch im Ceed-Kombi namens Sportswagon.

Der Plug-in-Antrieb bildet die Spitze einer ganzen Flotte elektrifizierter Antriebe. So wurden beispielsweise alle Dieselmotoren in allen vier Karosserievarianten mit einem neuen Startergenerator zu Mild-Hybrid-Antrieben gemacht. Den optimierten Selbstzünder gibt es für 900 Euro Aufpreis mit 1,6 Liter Hubraum und wahlweise 115 oder 136 PS Leistung.

Das werden wir nicht vergessen: Den Blick auf den Akkuladestand und mit ihm auf die elektrische Reichweite. Denn wer nicht knapp drei Stunden an der Steckdose parken will, um die Batterie aufzuladen, kann dies auch während des Fahrens mit überschüssiger Energie des Verbrenners erledigen. Man wundert sich, wie schnell da Reichweite zusammenkommt. Schon nach 30 bis 40 Kilometern über Land meldet die Anzeige für den eben noch leeren Akku wieder 20 Prozent Ladestand. Das führt einem eindrucksvoll vor Augen, wie viel Energie beim Fahren sonst verschwendet wird. **Thomas Geiger ■**



Die Baureihe von ihrer schönsten Seite

Der Kia XCeed macht mit seiner attraktiven Optik ordentlich Eindruck. Sportlicher Crossover der Kompaktwagenklasse.

Bei der Jagd auf Kundschaft gehen Autohersteller gern auch Kompromisse ein. Sie vereinigen dabei Stilelemente und besetzen Nischen. So wie Kia beim XCeed. Dieses neue Angebot gibt sich als kerniger Ceed-Ableger mit Charakteristiken von SUV (Sport Utility Vehicle) und Coupé, ohne sich dabei einem der beiden Segmente zu sehr anzunähern.

Der sportliche Crossover XCeed bereichert die Ceed-Familie ebenso wie den Automarkt. Nach Ceed, Ceed Sportswagon und ProCeed reiht sich der XCeed als vierter Ableger in die Baureihe ein. Zusätzlich erhöhen sportliche GT- sowie genügsame Hybrid-Modelle die Auswahl beim koreanischen Mittelklasseauto. Die Baureihe in



Der XCeed mit geneigter Dachlinie und bulligem Heck.

der Kompaktwagenklasse ist also gut aufgestellt.

HÖHER UND BREITER

Der 4,40 Meter lange Crossover XCeed präsentiert sich mit betont dynamischer Silhouette und setzt sich von seinen Schwestermodellen deutlich ab.

DATEN

Kia XCeed 1.4 T-GDI Xdition

- Motor: Vierzylinder-Benziner
- Hubraum: 1.353 ccm
- Leistung: 103 kW/140 PS
- Max. Drehmoment: 242 Nm
- Antrieb: manuelle Sechsgang-Schaltung
- Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
- Beschleunigung: 9,4 Sekunden von 0-100 km/h
- Verbrauch pro 100 Kilometer (vom Hersteller auf NEFZ zurückgerechnet): gesamt: 6,2 l/Testverbrauch: 8,9 l
- CO₂-Emission: 142 g/km
- Abgasnorm: Euro 6d-Temp
- Länge: 4.395 mm, Breite: 1.826 mm, Höhe: 1.495 mm
- Leergewicht: 1345 kg
- Kofferraum: 426 bis 1.378 Liter
- Preis: 28 710 Euro
- Serienausstattung: Spurhalte-, Fernlichtassistent, Müdigkeits-, Frontkollisionswarner, Soundsystem, Navigation, Touchscreen, Rückfahrkamera, Parksensoren, Klimaautomatik, gelbe Kontrastnähte.

Die Karosserie ist höher und breiter, die Dachlinie geneigter und das Heck bulliger. Die Bodenfreiheit liegt mit bis zu 184 Millimetern bis zu 44 Millimeter höher als beim Ceed. Zudem präsentiert sich der XCeed mit schwarz verkleideten Radläufen und Seitenschwellern sowie ei-

nem Unterfahrschutz-Imitat. Der XCeed schwimmt somit auf der SUV-Welle, ohne jedoch fürs grobe Gelände gerüstet zu sein. Nicht einmal ein Allradantrieb gehört zur Ausstattung des hippen Koreaners. Im Großstadtdschungel macht der XCeed aber eine gute Figur.

AUTO Vergleichstest

11-2020 / 29.04.2020

Kia XCeed siegt gegen VW T-Roc

■ **Hervorragendes Handling:** Der Kia XCeed 1.6 T-GDI sicherte sich in einem Vergleichstest der Fachzeitschrift Auto Straßenverkehr den Sieg gegen den VW T-Roc 2.0 TSI 4Motion. Neben den Fahreigenschaften standen insbesondere Handling, Alltag, Komfort und Umwelt auf dem Prüfstand. Bei der Handhabung ging der Kapitelsieg klar an den Kia: „Bei ihm klappt die Bedienung leichter, mit der dreiteiligen Rücksitzlehne ist er variabler.“ Auch in Sachen Umwelt lag der XCeed vorne: „Mit dem um einen Liter pro 100 km niedrigeren Testverbrauch (8,2 statt 9,2 l/100 km) holt der Kia hier den Sieg.“ Nicht zuletzt erreichte der XCeed enorm viele Punkte bei der Kostenwertung: „Sind beide gleich ausgestattet kostet er fast 7.400 Euro weniger als der T-Roc. Dazu sichert Kia den XCeed mit sieben Jahre Garantie ab, und er verbraucht weniger Kraftstoff.“ Redakteur Sebastian Renz schreibt in seinem Fazit: „Der XCeed kommt dem T-Roc in Komfort, Raumangebot und Handling nah, ist aber viel günstiger.“

Der Kia XCeed ist der vierte Ableger der Ceed-Baureihe. Der kernige Crossover vereint Stilelemente von SUV und Coupé.

Seinen Insassen gewährt der Korea-Crossover einen guten Überblick. Der Fahrer und sein Beifahrer nehmen auf bequemem Gestühl mit reichlich Seitenhalt Platz. Wegen der abfallenden Dachlinie ist die Kopffreiheit bei größer gewachsenen Personen schnell ausgereizt. Der 1,73 Meter große Mitfahrer indessen hatte noch etwas Platz über dem Scheitel.

Seine Insassen gewährt der Korea-Crossover einen guten Überblick. Der Fahrer und sein Beifahrer nehmen auf bequemem Gestühl mit reichlich Seitenhalt Platz. Wegen der abfallenden Dachlinie ist die Kopffreiheit bei größer gewachsenen Personen schnell ausgereizt. Der 1,73 Meter große Mitfahrer indessen hatte noch etwas Platz über dem Scheitel.

Unter der Motorhaube arbeiten wahlweise drei Benziner (120, 140, 204 PS) sowie zwei Diesel (115 und 136 PS). Die Selbstzünder verfügen über ein 48-Volt-Mildhybridsystem, das laut Kia die CO₂-Emissionen um bis zu 10,7 Prozent reduziert. Auch eine Plug-in-Hybrid-Variante ist im Handel.

Der XCeed 1.4 T-GDI leistet 140 PS. In 9,4 Sekunden hat er die 100-Kilometer-Marke erreicht. Die Spitze liegt bei 200 km/h. Der Motor bietet gute Leistungen bei angenehmer Laufkultur. Das dynamisch ausgelegte Fahrwerk hält den XCeed auch bei flotten Kurvenfahrten in der Spur. Nur minimale Wankbewegungen verzeichnen der Fahrer bei der Kurvenhatz. Den Verbrauch gibt Kia mit durchschnittlich 6,2 Litern an. Bei Testfahrten lagen wir fast drei Liter über der Werksangabe (NEFZ). Der Kia XCeed 1.4 Xdition kostet 28.710 Euro. Das günstigste Modell kommt auf 21.390 Euro.

Klaus Neumann ■



Ein edler Innenraum mit gelben Einsätzen.

Fürs Gepäck steht ein Fach mit einem Volumen von ordentlichen 426 Litern zur Verfügung. Durch Umklappen der dreigeteilten Rückbank erhöht es sich auf bis zu 1.378 Liter.

Der hochwertig ausgestattete Innenraum verströmt ein edles Flair. Exklusiv ist die Aus-

auto motor sport Vergleichstest

12-2020 / 20.05.2020

Kia XCeed gewinnt gegen Ford Puma

■ **Eigenschaftssieger:** Der Kia XCeed ging aus einem Vergleichstest der Fachzeitschrift auto motor und sport als Sieger hervor. Das Nachsehen hatte der neue Ford Puma. Gegenüber standen sich der Kia XCeed 1.4 T-GDI Xdition und der Ford Puma 1.0 Hybrid ST-Line X. Mit höheren Punktzahlen bei den Bewertungskriterien Karosserie, Komfort, Antrieb und Fahrverhalten gewann der XCeed eindeutig die Eigenschaftswertung. „Der mit üppiger Sicherheitsassistenten aufwartende Puma trifft mit dem wilderen Design und manchen Spielereien womöglich eher den Geschmack einer jungen Kundschaft als der Kia. Beim Streben nach Jugend kann man aber schon mal das Funktionale, Nüchterne aus den Augen verlieren. Dem Kia passiert das nicht, er macht vieles richtig – und landet daher auf dem ersten Platz“, schreibt Redakteur Michael Harnischfeger und fasst im Fazit zusammen: „Geräumiger, besser gefedert und komfortabler motorisiert, ist der Kia zudem unkomplizierter in der Bedienung. Auch in Sachen Qualitätsanmutung ist er überlegen.“

AUTO Vergleichstest

14-2020 / 10.06.2020

Kia XCeed liegt erneut vor Ford Puma

■ **Attraktive Ausstattung:** Auch in einem Vergleichstest der Fachzeitschrift Auto Straßenverkehr behauptete sich der Kia XCeed gegen den Ford Puma. Mehr Punkte erzielte der XCeed beispielsweise beim Platz: „Der Kia bietet spürbar mehr Innenbreite als der Ford. Er punktet auch bei Maximalvolumen des Kofferraums und der Anhängelast“, heißt es im Test. Beim Komfort lag der XCeed ebenfalls vorn: „Eine klare Sache: Der XCeed federt besser, hat die komfortablen Sitze und ist leiser.“ Der Kia gefiel auch mehr im Bereich der Bedienung und Anzeigen: „Seine klaren Instrumente und die meist griffgünstig platzierten und eindeutig zugeordneten Schalter und Direktwahltasten sind Klasse.“ Bei Design und Spielereien treffe der Puma womöglich eher den Geschmack einer jungen Kundschaft als der XCeed. Doch der sei im Vergleich das vollwertigere Auto. Das Fazit lautet schließlich: „Der XCeed fällt weniger auf, erweist sich aber mit seiner Abstammung vom Kompakten als das komplettere Auto.“

auto TEST Vergleichstest

06-2020 / 01.06.2020

Kia XCeed als verdienter Sieger

■ **Cooler Crossover:** Gleich drei kompakte SUV ließ der Kia XCeed in einem Vergleichstest der Fachzeitschrift Auto Test hinter sich. Der XCeed mit 1.6 T-GDI-Motor erzielte Platz 1 vor dem Mazda CX-30 Skyactiv-X 2.0, dem Peugeot 3008 Pure Tech 180 und dem Renault Kadjar TCe 160. „Er kam, sah und siegte. Erst gegen den VW T-Roc, jetzt gegen starke Importeurs-Kollegen. Was den XCeed besonders auszeichnet? Erstens: sein vernünftiges Grundkonzept. Auf 4,40 Metern bietet er noch ausreichende Platzverhältnisse. Bedienkonzept und Sitzkomfort überzeugen annähernd zu 100 Prozent. Zweitens: das fast unschlagbare Preis-Leistungs-Verhältnis. Mit 204 PS und Siebengang-Doppelkuppler liegt der Koreaner bei 30.290 Euro. Und dazu gibt's die sieben Jahre Garantie. Drittens: sein aufgewecktes Wesen. In diesem Feld lässt der XCeed alle stehen. Das Doppelkupplungsgetriebe trifft die Einsätze, das straffe Fahrwerk nimmt lange Wellen und Flickenteppiche souverän. Verdienter Sieger!“, schreibt Redakteur Alexander Kuhlrig.

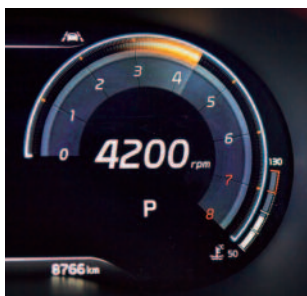


27-2020 / 02.07.2020

KAUFBERATUNG · Kia Ceed

Preis-Wert
im allerbesten Sinn

■ GÜNSTIG, NICHT GEIZIG. So ein Ceed bietet mehr als faire Preise und sieben Jahre Garantie. Etwa viel Platz, auch im Kofferraum (395–1.291 l). Dazu ordentlich gepolsterte Sitze, eine ebenso einfache wie logische Bedienstruktur und als Vision reichlich sinnvolle Ausstattung. Okay, das große Navi kostet dann extra (1.290 Euro plus Komfortpaket für 690 Euro), dann haben wir's aber auch. Den 1.4 T-GDI Vision mit Siebengang-Doppelkuppler gibt's ab 23.990 Euro. Trotz tauber Lenkung und zu straffer Federung eine Empfehlung.



Gefälliges Design nach europäischem Geschmack – der Ceed wurde hier entwickelt.

Klare Sache: Der Ceed zeigt tatsächlich die Dreh-Zahl. Ganz praktisch.

AUTO BILD-EMPFEHLUNG

Ein echter Freund, der Ceed.
Als 1.4 T-GDI passt er wunderbar ins Leben und den Alltag. Kleine Schwächen verzeihen wir.

KIA CEED 1.4 T-GDI VISION+

Preis:
ab 23.990 Euro
Leistung:
140 PS
Verbrauch:
5,8 Liter S/100 km



12-2020 / 13.05.2020

NEUE MOTOR-VARIANTEN · Kia Ceed



Diesel-Mildhybride

■ KIA rüstet alle Diesel-Varianten der Ceed-Familie (Limousine, Sportswagon, ProCeed und Xceed) mit einem 48-Volt-Mildhybridsystem aus, das unter anderem einen 12-kW-Riemenstartergenerator umfasst. Der 1,6-Liter-Selbstzünder ist in zwei Varianten mit 115 und 136 PS erhältlich und überträgt sein Drehmoment serienmäßig über eine elektronisch gesteuerte Kupplung an die Antriebsräder. Alternativ zu diesem iMT genannten Schaltgetriebe steht auch ein Doppelkupplungsgetriebe (DCT7) zur Wahl. Wegen der Mildhybridisierung erhöhen sich die Preise um 750 bis 900 Euro.



27-2020 / 02.07.2020

Neues aus dem Dauertest · Kia ProCeed



Ein Loblied auf den ProCeed

Shooting Brake zum Verlieben! Warum der Kia ProCeed GT das Zeug zum Traumwagen hat.

MITTWOCH, DEN 22. APRIL, es ist 5 Uhr in der Früh, und der Traum in Orange begrüßt mich mit einem heiseren Auspuffröhren. Die Klappen gehen auf und zu, und ich weiß genau: Auf den kommenden 450 Kilometern werden wir Spaß haben. Du und ich und sonst keiner auf der Autobahn. Es ist Coronazeit, Deutschland steht still. Du, das ist der Kia ProCeed GT, 1.6er-Turbo mit 204 PS, Doppelkupplungsgetriebe. Ich, das bin ich, AUTO BILD-Mann May, Kraftfahrer. Habe mein Coronalager in meiner Heimat Ziegenhain (Hessen) aufgeschlagen, das liegt in der Mitte Deutschlands, von da aus kommst du überall schnell hin.

Der ProCeed ist seit Ende Februar im 100.000-Kilometer-Dauertest von AUTO BILD. Alle Kollegen haben das noch gar nicht mitbekommen. Ich überlege, es ihnen auch weiterhin zu verschweigen – nee, kleiner Scherz. Auf jeden Fall habe ich den ProCeed persönlich abgeholt bei Kilometerstand 1958, jetzt geht es nach München, und der Tacho zeigt irgendwas um die 13.000 an, gute 10.000 Kilometer bis dato von mir. Jetzt ist es also 5 Uhr morgens, wir haben einen Termin bei BMW.

Zu Besuch in der Kia-Pressewerkstatt. Nix kaputt, nur einmal waschen und föhnen.



puffröhren, über das Kollege Manni Klangwald sagt, es sei peinlich. Nee, iss es nicht, jedenfalls nicht mir. Und als ich den ProCeed per Kickdown zum flotten Antritt animiere, sein DSG rucki, zucki, die sieben Gänge sortiert und ganz manierlich lomometer absolviert, wir waren dreimal in Ingolstadt, zweimal in Frankfurt, einmal in München, einmal in Prag, in Wolfsburg, in der Pfalz, mehrmals in Hamburg. Und Mopedkumpel Jens-Uwe schlich heimlich ums Auto, machte Bilder und schlackerte mit den Ohren, als ich ihm den Preis nannte: 36.260 Euro mit Volllausstattung und sieben Jahren Garantie.



Raum? Ohne Ende, 594 bis 1.545 Liter Kofferraum, fast ein Kombi. Rein mit Wein aus der Pfalz.

runter- und wieder hochschaltet, da denke ich mir: Warum klappt das hier so gut, und warum ruckelt es bei VW immer so?

Der ProCeed GT und ich. Gemeinsam haben wir in zehn Wochen Homeoffice 17.538 Ki-

Nur eins nervt kolossal: Ja, der ProCeed soll einen 50-Liter-Tank haben, aber wenn der Bordrechner 10 km Restreichweite anzeigt, passen höchstens 42 Liter rein. Auch heute auf dem Weg zu BMW.

Andreas May ■

FAZIT

Mein neues Lieblingsauto im Dauertest-Fuhrpark? Hier ist er! Der Kia ProCeed GT ist für mich die vernünftigste Unvernunft auf Rädern. Ich sage nur: 204 PS mit Volllausstattung für 36.260 Euro!



KIA PROCEED GT

 START DAUERTEST
20.02.2020

 PREIS MIT EXTRAS
36.260 Euro

 AKTUELLER TACHOSTAND
23.145 Kilometer

 TESTVERBRAUCH
7,9 l S/100 km

 Preis-Leistungs-Verhältnis top, sportlich in Sound und Optik, gutes DSG.

 Kleiner Tank mit ungenauer Anzeige, Fahrwerk holprig, Sprachbedienung mies.

Den kompletten Testbericht finden Sie im Internet unter www.kia.com in der Rubrik „Modelle“ unter Kia ProCeed.

Der tote Winkel im Kamerabild



Direkte Übertragung: Anzeige zur Überwachung des toten Winkels.

■ Im Herbst 2020 steht die neue Generation des Kia Sorento bei den deutschen Händlern. Er wird einen erweiterten Assistenten zur Überwachung des toten Winkels erhalten, der mit Kameras in den Außenspiegeln arbeitet.

Sobald der Fahrer den Blinker setzt, erscheint im digitalen Kombiinstrument hinter dem Lenkrad das Bild der linken oder rechten Kamera – je nachdem, zu welcher Seite geblinkt wird. Zur besseren Orientierung der Augen entspricht die Seite des animierten Rundinstruments der Seite, von der das Kamerabild übertragen wird. Im linken Instrument also das Bild des toten Winkels auf der Fahrer-

seite, im rechten Instrument das der Beifahrerseite.

JE NACH MODELL SERIENMÄSSIG

Kia plant, den Totwinkelassistenten mit Monitoranzeige bei uns je nach Ausstattungslinie serienmäßig oder als Bestandteil eines optionalen Pakets zusammen mit einer 360-Grad-Rundumsichtkamera und einem Querverkehrswarner anzubieten. Die Schwestermarke Hyundai hat bereits zwei Modelle mit dieser Technologie im deutschen Modellprogramm. Den Anfang machte der Brennstoffzellen-SUV Nexo, ihm folgte der größere Santa Fe.

Bernd Conrad



Abbiegevorgänge und auch der Spurwechsel auf der Autobahn sollen damit sicherer gestaltet werden.



Die Bilder liefern Kameras an den Unterseiten der Außenspiegelgehäuse.

FAZIT

Die Projektion eines Kamerabildes aus dem toten Winkel in das Kombiinstrument ist, das haben erste eigene Versuche gezeigt, ein Sicherheitsplus. Vor allem bei Regen, Dämmerung und Dunkelheit wird das Abbiegen damit sicherer.

SONDERPREIS DER REDAKTION:
DESIGN



GESAMTSIEGER: Kia Sorento

Die Weiterentwicklung der von Peter Schreyer design-ten „Tiger Nose“ ist geglückt, das dürfte auch in anderen Märkten (USA, China) gefallen.

LESERWAHL:
DIE BESTEN FAMILIENAUTOS



Fast 10.000 Leser von „Auto Straßenverkehr“ beteiligten sich an der Abstimmung, bei der 128 Vans, Kombis und SUVs zur Wahl standen.

► Auszeichnung für Preis-Leistungs-Verhältnis: Kia Sorento

Geheimtipp

Wir Tester wundern uns immer wieder über die teils bescheidenen Verkaufszahlen mancher Modelle – auch im Fall des guten Kia Sportage.

■ Wir Profis fragen uns bei Autos wie dem Kia Sportage immer wieder, warum er nur wenige Käufer findet. Okay, die 7.059 Exemplare hier beziehen sich allein auf die drei Allradvarianten, aber insgesamt wurden 2019 in Deutschland auch nur 12.297 Sportage zugelassen. Hören wir uns dann im Freundeskreis oder am Stammtisch um, verziehen die meisten Leute – völlig zu Unrecht – das Gesicht. „Sind das nicht diese Koreaner?“ Nein, Leute, das sind diese Koreaner, die in unseren Dauer- und den Stresstests der AUTO BILD ALLRAD-Kollegen mühe-los die 100.000 Kilometer

vollmachen. Also, liebe Leser, werft die Landesdünkel über Bord und schaut mal rein.

Der Sportage bietet in allen drei Abteilen ein großzügiges Raumangebot, die sinnvolle Rückfahrkamera gehört zum Serienumfang, und immerhin ab der zweiten Linie Vision (die haben alle Allradler) ist der Achtzoll-Touchscreen inklusive Navi an Bord. Ab da ist auch die Fahrmodustaste dabei, doch der Platz hätte auch frei bleiben können, weil wir vom Sportmodus nicht mehr spüren als die etwas spitzere Gasannahme, und ein adaptives Fahrwerk steht nicht zur Wahl.



Der Kia Sportage ist trotz seines Namens kein Sportler, er fährt sicher und neutral, fühlt sich dabei stets kraftvoll-schwer an und hinterlässt so einen gediegenen Eindruck. Einzig die Lenkung ist für unsere Vorstellung etwas zu schwergängig.

Seit der Überarbeitung Ende 2018 ist der 185-PS-Diesel ein Mildhybrid mit 48 V-Zusatznetz. So kann er den Motor schon beim Ausrollen abschalten, beim Gasgeben liefert das E-Aggregat (12 kW) etwas Drehmoment. Beide Ansätze funktionieren gut.

Andreas Jüngling

City-SUV für Kilometerfresser



Der kompakte Kia Stonic ist auch mit einem 136 PS starken Dieselmotor lieferbar. Passt der Selbstzünder zum kleinen Crossover aus Korea?

■ Das Segment der kleinen Crossover, auch City-SUV genannt, steht bei Kunden hoch im Kurs und ist demnach aufseiten der Hersteller heiß umkämpft. Kaum eine Mainstream-Marke fehlt hier. Der Volkswagen-Konzern schickt mit Seat Arona, Skoda Kamiq und VW T-Cross drei Modelle auf Basis der Kleinwagen-Architektur MQB A0 ins Rennen, PSA hat Citroën C3 Aircross, DS3 Crossback, Opel Crossland X und Peugeot 2008 am Start. Auch sie teilen sich den Unterbau.

In Korea leistete man sich sogar den Luxus, die beiden Marken des Hauses getrennte Wege gehen zu lassen. Während Hyundai für den Kona eine eigene Plattform mit der Möglichkeit für elektrifizierte Antriebe und Allradantrieb entwickelte, folgte Schwester Kia dem Weg der Konkurrenz. Der Kia Stonic basiert auf dem Kleinwagen des Hauses, dem Rio.

DIESEL IM STONIC OHNE MILDHYBRID-SYSTEM

2017 ging der Kia Stonic an den Start, seitdem behauptet er sich im Segment ganz ordentlich. Mit knapp 7.000 Neuzulassungen in Deutschland im Jahr 2019 liegt er deutlich vor dem Kia Rio. Mit 4,14 Metern übertrifft er ihn auch in der Außenlänge (Rio 4,07 Meter), teilt aber dessen 2,58 Meter langen Radstand.

Dem Käufer eines Crossover-Modells mit mehr Bodfreiheit und höherer Sitzposition traut Kia wohl auch mehr Hunger nach Langstrecken zu. Im Gegensatz zum fünftürigen Kleinwagen ist der Stonic als Alternative zu den Benzinern mit drei und vier Zylindern und maximal 120 PS auch als Diesel lieferbar. Der 1.6 CRDi ist aus vielen Konzernmodellen, u.a. Kia Ceed und Sportage, bekannt. Im Stonic wird er in den bekannten Leistungsstufen mit 115 und 136 PS angeboten, die im Gegensatz zu den größeren Modellen aber ohne das Mildhybrid-System mit 48V-Bordnetz auskommen.

Der selbstzündende Vierzylindermotor lässt im Kia Stonic kaum Zweifel über sein Arbeits-

prinzip aufkommen. Er ist vor allem nach dem Kaltstart, aber auch bei mittleren und höheren Drehzahlen stets mit einem kernigen Klang zu vernehmen. Hunde, die bellen, beißen nicht? Für den Kia Stonic 1.6 CRDi mit 136 PS gilt das nicht.

Die Kombination aus relativ kleinem Auto und relativ starkem Diesel sorgt für durchaus dynamische Fahrleistungen. Überraschend ist vor allem, wie vehement der Koreaner auf der Autobahn ab 120 km/h bis zur Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h beschleunigt. Die gut geführten Gassen des manuellen Sechsgang-Getriebes unterstützen die Freude an der Fortbewegung.

Im Rahmen der Richtgeschwindigkeit lassen sich in einem ausgewogenen Verhältnis aus Windgeräuschen, Federungskomfort und Spritdurst Langstrecken locker bezwingen. Fünf Liter Diesel genehmigte sich der Kia Stonic während der ausgiebigen Probefahrten. Das liegt spürbar unter dem 120 PS starken Dreizylinder-Benziner.

Dennoch wirkt der Kia Stonic als Diesel ein wenig wie der Partygast, für den erst noch eilig ein Stuhl bereitgestellt werden muss. Der knurrige Diesel und die famosen Fahrleistungen prädestinieren ihn für Langstrecken-Fahrer. Nur: Ist das die Kernzielgruppe dieser Fahrzeuggattung?

Kauft der Außendienstler nicht eher einen Kompaktkombi, reicht dem Expresskurier oder Lieferdienst nicht ein Kleinwagen für den Dauereinsatz auf Kurz- und Mittelstrecken? Wie auch immer, der Kia Stonic bietet auch groß gewachsenen Fahrern ausreichend Bewegungsfreiheit, dazu passen die üppig dimensionierten Sitze. In Reihe zwei ist das Platzangebot okay, hier erinnert der Stonic aber Sitzriesen an seine Kleinwagenbasis.

STRAFFES FAHRWERK

Alle Kia Stonic-Versionen außer dem Einstiegsmodell Edition 7 haben, wenn nicht der 1,2 Liter-Basisbenziner unter der Motorhaube schlummert, 17-Zoll-Leichtmetallfelgen serienmäßig. Das sieht in Verbindung

mit den rustikalen Schweller-aufsätzen und den Schürzen an Front und Heck gut aus, schmälert aber den Federungs-Komfort. Bei langsamer Fahrt durch 30er-Zonen teilt der Stonic damit Wurzelaufbrüche oder Quertugen gerne direkt mit, wirkt unnötig störrisch.

Neben nicht lieferbaren LED-Scheinwerfern bleibt die straffe Abstimmung der einzig größere Kritikpunkt am Kia Stonic. Beides könnte im Rahmen einer Modellpflege behoben werden, womit die Baureihe auch den teils neueren Mitbewerbern im wachsenden Markt der kleinen SUV nochmals entschlossener entgegentreten könnte.

Ansonsten zeigt sich der Kia Stonic gut verarbeitet und intuitiv bedienbar. Das sieben Zoll große Display für Infotainment und Navigation reicht aus, das Smartphone lässt sich über die USB-Buchse auch zur Verwendung von Apple CarPlay und Android Auto integrieren. Die Kunststoffe am Armaturenbrett und an den Türverkleidungen sind teils hart, so wie auch die im Mitbewerber VW T-Cross.

In der gehobenen Spirit-Ausstattung, die u.a. Sitzbezüge mit Lederdetails, Rückfahrkamera und Spurhalteassistent mit Lenkeingriff beinhaltet, kostet der Kia Stonic CRDi 24.790 Euro; der Aufpreis zum Benzin mit 120 PS beträgt 2.440 Euro. Je nach Versicherungstarif muss das über viele Kilometer heringefahren werden. Es sei denn, man sieht einen Teil davon als Zuschlag für 108 Mehr-Nm Drehmoment (CRDi 280 Nm, T-GDI 172 Nm).

FAZIT

Der starke, kernige Diesel im kompakten Auto ist spitz für eine kleine Zielgruppe ausgelegt, gefällt aber vor allem mit seinen Fahrleistungen bei akzeptablem Verbrauch. Das Gros der Stonic-Kunden dürfte dennoch zum 120 PS starken Benzin greifen, den es im Gegensatz zum Selbstzünder auch mit Doppelkupplungsgetriebe gibt. Bequeme Sitze und ausreichend Platz bietet der Koreaner, unabhängig von der Motorisierung, immer.



24-2020 / 10.06.2020

PREIS-LEISTUNGS-SIEGER · Kia Stonic

Platz eins für den Kia Stonic

KLEINE SUV – Bei den kleinsten Hochsitzen gibt es den größten Wettbewerb

■ **HIER GEHT'S RUND.** SUV boomen im Allgemeinen – und die kleinen Vertreter bis 4,20 Meter im Besonderen. Kein Wunder also, dass es hier eng zugeht. Die ersten drei Plätze trennen beim Preis-Leistungs-Ranking gerade mal 26 Cent pro Punkt. Die Nase vorn behält der Kia Stonic, der sich mit straffem Fahrwerk und kernigem Motor als Spaß-Murmel empfiehlt. Fairer Preis und sieben Jahre Garantie inbegriffen. Ähnlich günstig surft der neue Captur nach vorn – vor dem erwachsenen, als Diesel aber teuren T-Cross. Auch den Arona und Kona bremsst der (zu) hohe Preis aus.



2.

3.



4.

5.

Der Einliter-Dreizylinder mit lebendigen 120 PS passt perfekt in den Kia.

Platzierung/Fahrzeug	1. KIA	2. RENAULT	3. VW	4. SEAT	5. HYUNDAI
Modell	Stonic 1.0 T-GDI Vision	Captur TCe 130 Limited	T-Cross 1.6 TDI Life	Arona 1.0 TSI Xcellence	Kona 1.0 T-GDI Style
Testwagenpreis	21.840 Euro	21.080 Euro	24.015 Euro	24.080 Euro	23.980 Euro
Test in Heft	18/2019	24/2019	29/2019	18/2019	24/2019
Erreichte Punkte	494	476	540	522	500
Preis pro Punkt	44,21 Euro	44,28 Euro	44,47 Euro	46,13 Euro	47,96 Euro



14-2020 / 10.06.2020

Kia Rio kommt bald als Mildhybrid

KIA führt im Herbst einen überarbeiteten Rio im Handel ein. Als Topmotorisierung dient ein 120 PS starker Mildhybrid-Benziner, der mittels riemengetriebenen Startergenerators und eines 48-Volt-Akkus kräftig boosten und zugleich Sprit sparen soll. Zudem erhalten die 1.0 T-GDI eine variable Ventilsteuerung, und den Einstiegsbenziner wertet Kia mit einem neuen Einspritzsystem auf. Darüber hinaus fallen der Touchscreen größer und das Angebot an Sicherheitssystemen üppiger aus.





21-2020 / 20.05.2020

KAUFBERATUNG KLEINWAGEN · Kia Rio

Attraktiver Alltagsheld mit sieben Jahren Garantie

■ **KEINE ÜBERRASCHUNGEN.** Nein, ein abenteuerlustiger Sambatänzer ist der Rio nicht. Und das ist auch gut so. Kias Kleiner überzeugt vor allem mit soliden inneren Werten. Kleine Familien finden genug Platz, die Einrichtung erfreut mit sachlicher Funktionalität, sieben Jahre Garantie lassen uns ruhig schlafen. Nur das Fahrwerk dürfte auf Querfugen gern sanfter reagieren. Beim Motor raten wir zum 1.0 T-GDI mit 100 PS. Der ist zwar kein Leisetreter, besitzt aber genug Reserven und lässt sich bequem mit fünf Litern bewegen. Los geht's bei 17.550 Euro und Dream Team Edition (inkl. Sitzheizung, Klimaautomatik, 16-Zoll-Alus etc.). Reicht völlig.



Vernünftig gepolsterte Sitze sorgen auch auf der Urlaubsfahrt für gute Stimmung an Bord.

Mit 4,07 Metern bietet der Rio bestes Kleinwagenformat – und durchaus gute Platzverhältnisse.



AUTO BILD-EMPFEHLUNG

Leistung und Ausstattung des KIA RIO 1.0 T-GDI DREAM TEAM EDITION gehen in Ordnung, die Preise überzeugen.

KIA RIO 1.0 T-GDI

Preis: ab 17.550 Euro
Leistung: 100 PS
Verbrauch: 5,2 Liter S/100 km



05-2020 / 01.05.2020

TEST KLEINSTWAGEN · Kia Picanto

Dream Team

Der Kia Picanto ist ein verdienter Siegertyp. Keiner hier kann so viel so gut und ist auch noch günstig. Wir präsentieren: Platz 1

■ Eigentlich sind wir längst über diese Korea-Relativierungen hinaus. Früher hieß es im Fazit fast immer: hausbackene Technik, die durch günstige Preise und lange Garantie erträglich wird. Heute sind die sieben Jahre, die Kia als Garantie gibt (gilt übrigens sogar für Updates der Navi-Karten) „nur“ noch die Kirzsche auf dem Sahnehäubchen, das sich Kia Picanto nennt. Der Korea-Knirps kennt keine echten Schwächen, fährt emsig, macht einen hochwertigen Eindruck, ist dabei günstig, geräumig, sparsam und kostet nicht viel. Volltreffer! Um überhaupt Minuspunkte finden zu können, müssen wir schon Bezug auf die fernosttypische Ausstattungspolitik nehmen. Einzelextras gibt es praktisch keine. Kia packt alles in Pakete und Ausstattungslinien. Die Basis, schon serienmäßig mit Klima und Radio, lässt sich für 1.600 Euro (Edition 7) um Wärmeschutzglas, Sitzhöhen-einstellung, Funk-ZV und einstellbarem Laderaumboden aufwerten. Darüber ist in kleinen Schritten eine Menge möglich. Picantos mit Lenkradheizung

und Klimaautomatik sind keine Seltenheit. Das Sicherheitspaket mit Notbremsassistent, Frontkollisionswarner und höherwertigem Kombiinstrument kostet 590 Euro und bringt dem Kia Picanto einen weiteren NCAP-Stern. Immerhin sind alle Extra-pakete recht günstig. So kostet

etwa das prima bedienbare Navi mit 7-Zoll-Display nebst Induktivladeschale und Rückfahrkamera sehr faire 890 Euro ab Dream Team Edition (ab 12.890 Euro, mit Sitz- und Lenkradheizung, Alurädern usw.). Übrigens: Der Aufpreis für 84 PS beträgt nur 560 Euro – unsere Empfehlung. **Andreas Jüngling**



Vergleichstest

28-2020 / 09.07.2020

Platz 1 für Picanto

■ **Sparsame Dreizylinder:** Unter dem Titel „Auto fahren einfach gemacht“ nahm die Fachzeitschrift Auto Bild in einem Vergleichstest drei günstige Kleinwagen unter die Lupe. Nach allen Bewertungskriterien fuhr der Kia Picanto 1.0 auf Platz 1 vor dem Renault Twingo S Ce 65 und dem Mitsubishi Space Star 1.0. „Lebendig und fahrstabil – der Picanto bietet Spaß beim Herumkurven. Der Motor schafft 96 Newtonmeter Drehmoment bei eher niedrigen 3.500 Touren. Vorbildliches Cockpit mit angenehm eindeutigen Rundinstrumenten, hoch oben ins Armaturenbrett integriertes Radio. Schaltgetriebe mit angenehm klaren Endpositionen der einzelnen Gänge“, schreiben die Auto Bild Redakteure Jan Horn und Mirko Menke und fassen den Sieg kurz und knapp zusammen: „Ein Picanto 1.0 fährt gut, kann was, stresst wenig, hat eine lange Garantie – so siegt man bei Auto Bild.“ Und im Fazit heißt es zu den drei „Kost-fast-nix“-Kleinwagen: „Rundum taugliche Typen, am besten macht seine Sache der Picanto.“



13.06.2020

FAHRBERICHT · Kia Picanto

Kia Picanto X-Line, Picanto und Picanto GT-Line (v. li.)



Der Kleine wird pikanter

Kia hat den Picanto mit neuer Technik und mehr Ausstattungsdetails gewürzt.

■ Kia hat zum neuen Modelljahr den City-Flitzer Picanto aufgewertet. Dazu gehören optimierte Motoren, ein automatisiertes Schaltgetriebe, ein Infotainmentsystem mit Acht-Zoll-Touchscreen, die Online-Dienste UVO Connect und neue Assistenzsysteme. Ein aktiver Spurhalteassistent, ein Querverkehrwarner mit Notbremsfunktion und ein Frontkollisionswarner mit Fußgängererkennung sind je nach Ausstattung zu haben. Unter Berücksichtigung der auf 16 Prozent gesenkten Mehrwertsteuer geht der Kia Picanto ab sofort zu Preisen ab 10.479 Euro an den Start. Bei der Überarbeitung der Optik standen die Top-Versionen GT-Line und X-Line im Fokus, die sich im Auftreten deutlich vom Grundmodell abheben. Die Sportausführung ist nun stärker an die größeren GT-Modelle von Kia angelehnt, wäh-

rend der X-Line insgesamt robuster auftritt als bisher. Bei beiden Designvarianten wurden Front und Heck markant verändert. Bulligere Stoßfänger mit kantigerem Look lassen den Picanto breiter wirken. Hinzu kommt ein neu strukturierter, geschlossener Kühlergrill mit schwarzglänzender Oberfläche. Neu gestaltet wurde bei beiden Ausführungen auch der groß dimensionierte untere Lufteinlass. Der X-Line erhält durch das charakteristische Unterfahrschutz-Design des Frontstoßfängers SUV-Bezüge. Beide Versionen beinhalten die neuen Heckstoßfänger Auspuffblenden rechts und links sowie schmale, horizontale Nebelschlussleuchten. Zu den weiteren Veränderungen des Modelljahrgangs 2021 gehören eine neue Grafik der Frontscheinwerfer, neu designte 14-Zoll-Leichtmetallfelgen und die neue

Metallic-Lackierung Astrograu in der Palette der insgesamt acht Karosseriefarben. Auch innen finden sich optische Neuerungen. So verfügt der X-Line jetzt über ein dunkleres Interieur und Sitzbezüge mit hellgrauen Seitenwangen in hochwertiger Ledernachbildung sowie Dekorelemente in Limettengrün. Der GT-Line präsentiert sich wie bisher mit schwarzen Ledersitzen und roten Akzenten. Zwei neue Farbvarianten sollen bis Ende des Jahres dazukommen. Die Motorenpalette umfasst weiterhin 67 bis 100 PS starke Benziner, die umfassend überarbeitet wurden und die Abgasnorm Euro 6d-ISC-FCM erfüllen, die ab Januar 2021 für alle Neufahrzeuge verbindlich wird. Die Topmotorisierung ist der 1.0 T-GDI mit 100 PS (77 kW), der den Topversionen GT Line und X-Line vorbehalten ist. **Gerhard Krumey**

8

Ausgabe 03-2020

Alle angegebenen Preise sowie Angaben zu staatlichen Förderungen beziehen sich auf das Erscheinungsdatum der Artikel. Aktuelle Informationen finden Sie im Internet unter www.kia.de.

Pressespiegel Q3-2020



Kia Ceed Sportswagon Plug-In Hybrid		
<u>Drillinge mit Doppelherz</u>	Auto Motor und Sport 15-2020 / 02.07.2020	1.6 GDI Plug-in Hybrid (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS):
<u>Starkes Energiefeld</u>	Auto Zeitung 16-2020 / 08.07.2020	Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,3 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert:
<u>Der Hybrid-Ceed</u>	Auto Zeitung online · 02.07.2020	11,3 kWh; CO ₂ -Emission kombiniert 30g/km.
Kia XCeed Plug-In Hybrid		
<u>Drillinge mit Doppelherz</u>	Auto Motor und Sport 15-2020 / 02.07.2020	1.6 GDI Plug-in Hybrid (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS):
<u>Starkes Energiefeld</u>	Auto Zeitung 16-2020 / 08.07.2020	Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,3 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert: 11
<u>Von schöner Spannung</u>	Frankfurter Allgemeine Zeitung 30.06.2020	kWh; CO ₂ -Emission kombiniert 31 g/km.
<u>Grüne Welle</u>	Spiegel online · 07.07.2020	
Kia Niro Plug-In Hybrid		
<u>Drillinge mit Doppelherz</u>	Auto Motor und Sport 15-2020 / 02.07.2020	1.6 GDI (Benzin/Strom/Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS):
<u>Starkes Energiefeld</u>	Auto Zeitung 16-2020 / 08.07.2020	Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,3 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert 10,5 kWh/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 29 g/km.
Kia e-Soul		
<u>Starkes Energiefeld</u>	Auto Zeitung 16-2020 / 08.07.2020	39,2-kWh-Batterie (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 100 kW (136 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,6 kWh/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 0 g/km. 64-kWh-Batterie (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,7 kWh/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 0 g/km.
Kia Niro & e-Niro		
<u>Starkes Energiefeld</u>	Auto Zeitung 16-2020 / 08.07.2020	Kia Niro Hybrid 1.6 GDI (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,7 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 86 g/km. Kia e-Niro 39,2-kWh-Batterie (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 100 kW (136 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,3 kWh/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 0 g/km.

The Power to Surprise

Kia e-Niro 64-kWh-Batterie (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,9 kWh/100 km; CO₂-Emission kombiniert 0 g/km.

Kia ProCeed & ProCeed GT

Eine ziemlich nette Familie

Auto Bild 20-2020 / 14.05.2020

1.0 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,5 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 126 g/km.

1.4 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 135 g/km.

1.4 T-GDI (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 135 g/km.

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 103 g/km.

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 104 g/km.

1.6 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,8 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 155 g/km.

1.6 T-GDI (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,2 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 142 g/km.

Kia Ceed

Eine ziemlich nette Familie

Auto Bild 20-2020 / 14.05.2020

1.0 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 73 kW (100 PS) und 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,5 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 126 g/km.

1.4 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 135 g/km.

1.4 T-GDI (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 129 g/km.

The Power to Surprise

<u>Preis-Wert im allerbesten Sinn</u>	Auto Bild 27-2020 / 02.07.2020	1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Schaltgetriebe); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,9 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 101 g/km. 1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 103 g/km.
<u>Diesel-Mildhybride</u>	Auto Straßenverkehr 12-2020 / 13.05.2020	1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 105 g/km. 1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 104 g/km.
Kia XCeed		
<u>Eine ziemlich nette Familie</u>	Auto Bild 20-2020 / 14.05.2020	1.0 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 130 g/km. 1.4 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,2 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 142 g/km.
<u>Die Baureihe von ihrer schönsten Seite</u>	Mannheimer Morgen 06.06.2020	1.4 T-GDI (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 135 g/km.
<u>Kia XCeed siegt gegen VW T-Roc</u>	Auto Zeitung 11-2020 / 29.04.2020	1.6 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,9 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 158 g/km. 1.6 T-GDI (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,5 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 148 g/km.
<u>Kia XCeed gewinnt gegen Ford Puma</u>	Auto Motor und Sport 12-2020 / 20.05.2020	1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Schaltgetriebe); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,1 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 106 g/km.
<u>Kia XCeed liegt erneut vor Ford Puma</u>	Auto Zeitung 14-2020 / 10.06.2020	1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,2 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 109 g/km.

The Power to Surprise

Kia XCeed als verdienter Sieger

Auto Test 06-2020 / 01.06.2020

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,2 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 109 g/km.

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,4 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 114 g/km.

Kia Ceed Sportswagon

Eine ziemlich nette Familie

Auto Bild 20-2020 / 14.05.2020

1.0 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 73 kW (100 PS) und 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,5 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 126 g/km.

1.4 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 135 g/km.

1.4 T-GDI (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 129 g/km.

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Schaltgetriebe); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,9 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 101 g/km.

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 103 g/km.

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 105 g/km.

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 104 g/km.

Kia Sorento

Der tote Winkel im Kamerabild

Auto Motor und Sport online · 12.05.2020

2.2 CRDi AWD (Diesel/Automatik); 147 kW (200 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,2 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 163 g/km.

Gesamtsieger: Kia Sorento

Auto Bild Allrad 07-2020 / 01.07.2020

Auszeichnung für Kia Sorento

Auto Straßenverkehr 15-2020 / 24.06.2020

The Power to Surprise

Kia Sportage		
<u>Geheimtipp</u>	Auto Test 07-2020 / 01.07.2020	2.0 CRDi 185 EcoDynamics+ 48-V-Mild-Hybrid AWD (Diesel/Schaltgetriebe); 136 kW (185 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,2 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 138 g/km. 2.0 CRDi 185 EcoDynamics+ 48-V-Mild-Hybrid AWD (Diesel/Automatik); 136 kW (185 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 149 g/km.
Kia Stonic		
<u>City-SUV für Kilometerfresser</u>	Auto Motor und Sport online · 26.04.2020	1.0 T-GDI 120 (Benzin/Schaltgetriebe); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,5 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 125 g/km. 1.0 T-GDI 120 (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,2 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 120 g/km.
<u>Platz eins für den Kia Stonic</u>	Auto Bild 24-2020 / 10.06.2020	1.6 CRDi 115 (Diesel/Schaltgetriebe); 85 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 106 g/km. 1.6 CRDi 136 (Diesel/Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,1 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 108 g/km.
Kia Rio		
<u>Kia Rio kommt bald als Mildhybrid</u>	Auto Straßenverkehr 14-2020 / 10.06.2020	1.0 T-GDI 120 (Benzin/Schaltgetriebe); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,4 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 124 g/km.
<u>Attraktiver Alltagsheld mit sieben Jahren Garantie</u>	Auto Bild 21-2020 / 20.05.2020	1.0 T-GDI 100 (Benzin/Schaltgetriebe); 74 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,2 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 119 g/km.
Kia Picanto		
<u>Dream Team</u>	Auto Test 05-2020 / 01.05.2020	1.0 (Benzin/Schaltgetriebe); 49 kW (67 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,1 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 101 g/km.
<u>Der Kleine wird pikanter</u>	Mittelbayerische Zeitung 13.06.2020	1.2 (Benzin/Schaltgetriebe); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,1 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 115 g/km.
<u>Platz 1 für Picanto</u>	Auto Bild 28-2020 / 09.07.2020	1.0 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 74 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,6 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 107 g/km.

The Power to Surprise