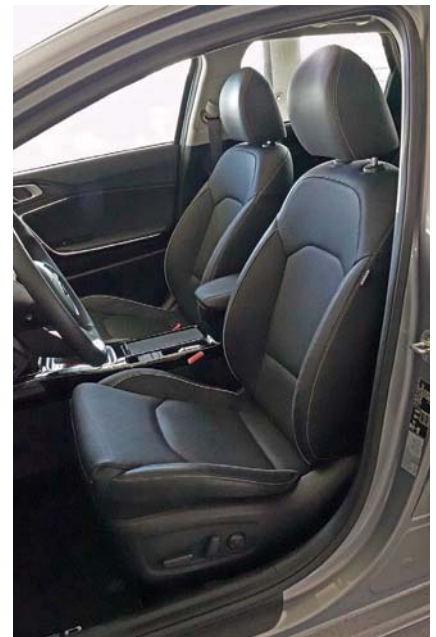




Die vier Tagfahr-LED hat sonst nur Porsche. Der ACC-Sensor sitzt mittig in der GT-Line-Frontschürze



Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte

Die Ledersitze kosten 1.252 Euro, sind elektrisch justierbar und haben Zweifach-Memory

Kombi-Tugenden

Kia ist nach wie vor auf dem Durchmarsch. Die Koreaner sammeln Zulassungspünktchen für Pünktchen. Ob auch der neue Kia Ceed Sportswagon für das solide Wachstum verantwortlich ist, verraten wir hier.

VON
Autoflotte
GETESTET

Tops

- Viel Platz
- Gute Verarbeitung
- Kräftiger und sparsamer Diesel

Flops

- Klavierlack reflektiert oft die Sonne
- Doppelkupplung nicht feinfühlig
- ACC träge beim Wiederbeschleunigen

Kia hat den Kompaktwagen Ceed dreigeteilt. Das Steilheck ist der Klassiker; der Pro Ceed der Mochtegern-Designer und der Sportswagon das Universaltalent, das wir mal ganz keck Kombi nennen. Kombis gibt es ja mittlerweile kaum noch – dafür Shootingbrake, Sportstourer, Touringsports, Touring, Avant ...

Kombi-Tugenden en masse

Aber Kombi-Tugenden sind dennoch stets gefragt. Und genau deswegen hat ja auch Škoda nach wie vor so einen Lauf. Aber Obacht: Auch der Kia Ceed Sportswagon hat ordentlich was davon abbekommen. Verzurrmöglichkeiten, Unterbodenfächer und eine hochwertige Auskleidung im Ladeabteil bietet der gefahrene GT-Line ebenso wie eine 40:20:40 teilbare Rückbank. Hinter die passen füllige 625 Liter Gepäck. Wer

die Rückbank mittels mechanischer Fernbedienung (enthalten im Lederpaket für 1.252 Euro) vom geöffneten Kofferraum aus umklappt, staunt nicht schlecht über die fast ebenen 1.694 Liter, die sich dann auftun. Für einen 4,61-Meter-Kombi ein Top-Wert. Der Škoda Octavia, Klassenbesten, was das maximale Ladevolumen angeht, kommt auf 610 bis 1.740 Liter – doch der Tscheche ist sogar knapp sieben Zentimeter länger als der in der Slowakei produzierte Ceed.

Apropos Kofferraumöffnung. Anders als bei anderen öffnet das Frachtabteil automatisch. Also vollautomatisch. Beim Ceed Sportswagon ist weder Knopfdruck auf den angenehmen gestylten Schlüssel (ähnlich wie Volvo) noch eine unwirsche Fußbewegung unter dem hinteren Stoßfänger nötig, bei dem dann doch oft das Schienbein Bekanntschaft mit dem



Die Ausstattungslinie GT-Line hat akzentuiertere Stoßfänger und stets 17“-Alus

schmutzigen Kunststoff macht. Beim Sportswagon reicht es aus, wenn man sich samt Schlüssel ein paar Sekunden direkt an der Heckklappe aufhält. Ob das sinnvoll ist oder nicht, sollte jeder selbst mal ausprobieren.

Aber nicht nur fürs Gepäck ist der Kia geräumig. Auch die Insassen sitzen gut. Hinten kommen sogar Personen von mehr als 1,90 Meter unter, wenn vorne gleich lange Menschen sitzen und nicht liegen. Die Sitzposition und die Verstellmöglichkeiten des Arbeitsplatzes sind vielfältig justierbar, hier sollte jeder seine Position finden. Nervig ist die Ausstiegshilfe, die beim Lederpaket (inklusive Memorysitze sowie Sitzheizung hinten) stets den Fahrersitz zurückerfährt, sobald man den Motor abgestellt hat. Das soll den Ausstieg vereinfachen, tut es aber nicht bei jedem. Ein Deaktivieren der Funktion ist uns übrigens auch mit Betriebsanleitung nicht gelungen. Die verwendeten Materialien sind prima, wenngleich die Ledersitze hier und dort ein paar unschöne Verwerfungen aufzeigen, die man beispielsweise im Golf ver-

gebens sucht. Auf die Lederoption sollte man daher verzichten. Da wir gerade am Meckern sind: Im Klavierlack oberhalb des Infotainmentsystems reflektiert sehr oft die Sonne und blendet den Fahrer, der ob der miserablen Sprachbedienung alle Eingaben im Wortsinne manuell machen sollte. Schade, bedeuten gerade Sprechsysteme eine echte Entlastung für den Fahrer. Das optional erhältliche Glasschiebedach (832 Euro) knisterte zwar beim Testwagen hin und wieder. Am positiven Geräuschein- druck – selbst bei flotter Autobahnfahrt – änderte das hingegen nichts. Und auch das gesamte Qualitätsniveau ist mittlerweile auf Augenhöhe mit den deutschen Kompaktklasse-Fahrzeugen.

Angenehm ruhiger Diesel

Einen positiven Geräuschein- druck hinterlässt auch der Einssechser-Diesel. Mit 136 PS ist genügend Leistung für die Langstrecke vorhanden. Tempo 200 sind mit Anlauf machbar, Zwischenspurts gehen leicht von der Hand. Als Handschalter stehen 280

Kia Ceed Sportswagon

1.6 CRDi DCT GT-Line

Preise ab: 25.958 Euro

R4/1.598 cm³ | 100 kW/136 PS

320 Nm ab 2.000 | 7-Gang-DKG

200 km/h | 10,1s

WLTP 5,2 D | 137 g/km

4.605 x 1.800 x 1.460 mm

625 – 1.694 Liter

Effizienz: A+

HK | VK | TK: 16 | 25 | 21

Wartung: 24 Monate/30.000 km

Garantie: 7 Jahre/150.000 km

Autoflotte-Empfehlung

Sportswagon 1.6 CRDi DCT Vision

Preise ab: 22.345 Euro

Serie: Sitz- und Lenkradheizung,

Rückfahrkamera, statisches

Abbiegeli- ch, Parkpiepser hinten,

Smartphone-Schnittstelle.

Komfortpaket: 580 Euro inklusive

2-Zonen-Klima, Regensensor und

automatisch abbl. Innenspiegel

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

DAT-PROGNOSE

Ceed Sportswagon 1.6 CRDi DCT

GT-Line

Restwerte vom Listenpreis

(mit Sonderausstattung)

nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 37,8 %

25.000 km/Jahr: 35,2 %

40.000 km/Jahr: 30,6 %



Länge läuft. Auch beim Ceed Sportswagon, der sich durchaus ansehnlich präsentiert



Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte



1A

aufgeräumt geht es im Cockpit zu. Die Tücken verstecken sich im Detail wie Ausstiegshilfe des elektrisch verstellbaren Fahrersitzes oder der Sprachbedienung

Newtonmeter bereit, das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DKG) verträgt 40 Newtonmeter mehr und verrichtet seine Arbeit unauffällig, wenngleich nicht unmerklich. Besonders beim Anfahren und Anschleichen an eine Vorfahrt-gewähren-Situation rupft ab und an die Kupplung und weiß nicht, ob sie nun einkuppeln, auskuppeln oder gar den Motor in den Auto-Stopp-Modus schicken soll, das ist gerade auch beim Parken störend. Ebenso indifferent verhält sich der (beim GT-Line mit DKG) serienmäßige ACC-Tempopilot. Die Staufunktion beherrscht das System sehr gut, auf der Autobahn ist jedoch das Wiederbeschleunigen des 1,6-Tonnners (als sehr gut ausgestatteter GT-Line) nach einer automatischen Verzögerung so behutsam, dass von hinten des Öfteren (und zu

recht) die Lichthupe kommt und man per Fußtritt beschleunigt.

Auffahrwarner übervorsichtig

Den Tritt in die Magengrube bekommen Insassen hingegen, wenn der Auffahrwarner meint, eingreifen zu müssen und kurzzeitig in die Bremse haut, obwohl Kopf, Stimmung und Gasfuß auf Beschleunigen eingestellt sind. Dass diese teils durchaus gefährliche Abstimmung (Hinterherfahrende sehen in jedem Fall das Bremslicht aufflackern und vielleicht die Nickbewegung) dem Minimalverbrauch nicht zuträglich ist, ist klar. Dennoch begnügt sich der Flüsterdiesel im Ceed mit etwas mehr als fünf Litern beim ruhigen Reisen und rund sieben Litern beim nächtlichen Rasen,

womit sich in Kombination mit dem 50-Liter-Tank vernünftige Reichweiten ergeben. Zwölf Liter passen in den Adblue-Tank. Das dürften gern mehr sein.

Beim Fahrwerk ist guter Durchschnitt geboten. Etwas hölzern versucht der Kombi die Contenance zu wahren, wenn es über Querfugen und abstehende Gullideckel geht. Adaptiv wird nichts gedämpft, was auch nicht nötig ist. Serienmäßig sind beim GT-Line 17-Zoll-Alus montiert. Nur aus optischen Gründen eine Empfehlung. Wer gesteigerten Wert auf niedrige Kosten oder hohen Komfort legt, wählt 16 Zoll.

So ist es nicht verwunderlich, dass Kia weiter wächst, wenngleich der Ceed Sportswagon im Flottengeschäft noch kein wirklicher Golfgegner ist. Eigentlich zu Unrecht, wie wir finden. *mb*