



KIA-KRACHER

Selbstbewusst strebt die koreanische Marke nach weltweiter Präsenz. Der Cee'd soll diesen Anspruch in der umkämpften Kompaktklasse mit Nachdruck unterstreichen.

Das Spiel wird dort gewonnen, wo es richtig weh tut. Im Mannschaftssport ist das ein alter, bewährter Leitsatz, den Generationen von Trainern als Erfolgsrezept predigen. Auch die Trainer beim koreanischen Autobauer Kia kannten die Formel längst, als sie die Umriss ihres neuen Kompaktautos entwarfen. Denn der Cee'd zielt genau in die Höhle des Löwen: in Europas populäre

Kompaktklasse, in der sich neben dem Platzhirsch VW Golf jede Menge potenter Konkurrenten wie Audi A3, Opel Astra, Peugeot 307, Renault Mégane und neuerdings Toyota Auris tummeln. Eine harte Nuss also in einem Segment, wo Experten hierzulande mittelfristig ohnehin kaum Wachstums-Chancen sehen.

Umso nachdrücklicher betont Kia die europäischen Gene des Cee'd: ent-

worfen im Rüsselsheimer Forschungs- und Entwicklungszentrum, gebaut im slowakischen Werk Zilina. Noch im Jahr 2007 sollen 100 000 Autos in der alten Welt unter das Volk gebracht werden.

Die Voraussetzungen dafür sind zumindest weit besser als mit dem Vorgänger Cerato. Ein sachlich-eleganter Design-Auftritt zielt auf Konsensfähigkeit. Nur mit dem Mini-Dreiecksfens-



Sachliches Design paart sich mit guter Verarbeitung



Optisch wohltuend: die Beschränkung aufs Wesentliche



Eine weit öffnende Heckklappe macht den variabel erweiterbaren Kofferraum zugänglich. Hinterbänker sitzen nicht beengt



Die Basismotorisierung ist ausschließlich mit Fünfgang-Schaltgetriebe zu haben. Komfortabel: die Lenkradfernbedienung

ter in der breit auslaufenden C-Säule des Viertürers erlauben sich die Designer einen kecken Ausflug.

Auch der Innenraum des Kia präsentiert sich in der gehobenen EX-Ausstattung des Testwagens ohne jeglichen Schnickschnack in wohlthuender Sachlichkeit. Um dem vorherrschenden Grau-in-Grau einen Schuss Wohnlichkeit einzuhauchen, sind große Flächen in fingerfreundlicher „Soft-

Touch“-Haptik gehalten. Als zentrales Bedienelement ragt die in Metalloptik gefasste Mittelkonsole aus der Armaturentafel.

Die wichtigsten Informationen liefern drei Rundinstrumente, die in dezentem Rot hinterleuchtet im zentralen Blickfeld des Fahrers liegen. Das war's, und man vermisst auch nichts. Dafür ist der Kia in Sachen Audio-System recht üppig bestückt. Das serienmäßige Sie-

mens-RDS-Radio wird durch einen CD-Spieler ergänzt, der auch MP3-Kost schluckt. Und das Bordsystem kann alternativ mit dem ganz persönlichen Musikprogramm gefüttert werden – ein ungewohnter Luxus in dieser Fahrzeugklasse (siehe Spotlight Seite 38). Dass sich alle Audio-Funktionen bis hin zu Lautstärkeregelung und Sendersuche mit den Tasten des lederummantelten Multifunktionslenkrads be-

Wahlfreiheit
für Musik

Ein ab EX-Ausstattung serienmäßiges Schränkchen bietet der Cee'd mit zwei Audioeingängen – einem 3,5-mm-Klinkenstecker und einer USB 2.0-Schnittstelle. Über den analogen Eingang kann Musik praktisch jeder beliebigen Quelle von Minidisc- oder CD-Spieler bis Cassetten-Walkman eingespeist werden. Wer nicht auf die Gerätebatterie angewiesen sein will, kann über einen Adapter den Strom aus der benachbarten Zwölf-Volt-Bordnetzsteckdose beziehen. Noch einfacher geht's digital. Wer zum Beispiel sein Musikprogramm im Format MP3, WAV oder OGG auf einem USB-Stick mitführt, für den verwandelt sich die Cee'd-Audioanlage in eine Musikbox. Wie am Computer lassen sich Unterverzeichnisse anwählen und im Programm blättern.



Aus 1,4 Liter Hubraum schöpft der Einstiegsmotor 109 PS. Trotz Dreieckfenster ist die breite C-Säule für die Sicht nach hinten eher hinderlich. Die Sitze für Fahrer und Beifahrer überzeugen mit guter Seitenführung

dienen lassen, erleichtert den Umgang mit dem Medienprogramm. Weitere Tupfer ergänzen das Bild vom dezenten Luxus, so zum Beispiel vier elektrische Fensterheber, fernbedienbare Zentralverriegelung und eine manuelle Klimaanlage. Wer allerdings 1210 Euro mehr investiert, erhält im Paket eine Klimaautomatik mit kühlbarem Handschuhfach plus Navigationssystem.

Unabhängig davon ist das Bemühen um Qualität im Cee'd überall spürbar. Tipptopp verarbeitete Oberflächen und passgenaue Fugen stehen dafür ebenso wie leichtgängige und dennoch exakte Verstellmechanismen. Beispiel teilbare Rückbank: Zuerst die Sitzflächen nach vorn geklappt, dann die sauber rastenden Lehnen, und schon verwandelt sich der Gepäckraum in eine ebene Ladefläche für 1300 Liter Volumen. Aber schon das gut nutzbare Basisvolumen ist ansehnlich und erreicht mit 340 Liter nahezu Golf-Niveau.

Kein Vergleich mit dem Vorgänger auch bei den Sitzen. Die Hinterbänker sitzen ordentlich, Fahrer und Beifahrer sogar gut auf Sitzen mit angenehmer Seitenführung. Die verstellbaren Lordosenstützen haben allerdings eher Symbol-

wert. Und trotz der Verstellmöglichkeit in Höhe und Länge liegt das Lenkrad etwas zu tief. Ansonsten gibt sich der Cee'd jedoch keine nennenswerte Blöße.

Beim Antrieb steigt der Kia von den Papierwerten her deutlich über dem Konkurrenz-Niveau ein. Ganze 109 PS schöpft der Basis-Benziner aus 1,4 Liter Hubraum, was beeindruckender klingt, als es sich in der Praxis darstellt. Immerhin reagiert der CVVT-Motor – das Kürzel steht für variable Ventilsteuerung – willig und ohne Ruckeln auf die Forderungen des Gaspedals, entwickelt seine Leistung harmonisch und bleibt dabei akustisch angenehm unauffällig. Nur bei Annäherung an die Höchstgeschwindigkeit jenseits der 170-km/h-Marke wünscht man sich für das Schaltgetriebe einen sechsten Gang. Allerdings vergeblich – genauso wie eine Vierstufen-Automatik, die Kia nur für den 1,6- und Zweiliter Benziner anbietet.

Zur eher ruhigen Gangart passt die Abstimmung des Fahrwerks. Während kurze Stöße von der Fahrbahn noch deutlich mitgeteilt werden, bewältigt der Cee'd lange Bodenwellen mit Gelassenheit – und das ohne spürbare

Einbußen an Präzision. Selbst flotte Kurven meistert der Frontriebler sicher und mit nahezu neutralem Eigenlenkverhalten. Irritierend wirkt da mitunter nur, dass das serienmäßige ESF ziemlich früh regelnd eingreift. Auch die Rückmeldung der elektrisch unterstützten, in Mittellage etwas schwammigen Lenkung birgt noch Verbesserungspotenzial.

Trotzdem: Den etablierten Europäern ist in der Kompaktklasse mit dem Cee'd ein ernst zu nehmender Konkurrent erwachsen. Das war erklärtes Ziel, wobei man sich traditionell nicht allein auf die Überzeugungskraft des Autos selbst verlassen will. So liegen die Preise immer wenigstens 2000 Euro unter VW-Niveau. Und die Kia-Kampfansage enthält noch ein weiteres Ausrufezeichen: Eine Fahrzeuggarantie über sieben Jahre oder 150 000 Kilometer sowie fünf Jahre für die Lackierung haben nicht mal andere Hersteller aus Asien zu bieten. Gut so: Denn nur wer selbst von der Qualität seiner Produkte überzeugt ist, kann auch seine Kunden überzeugen.

Text: Klaus-Ulrich Blumenstock
Fotos: Achim Hartmann

► 109 PS (80 kW) ► 0 – 100 km/h 11,4 s ► Höchstgeschwindigkeit 187 km/h ► Verbrauch 7,2 L/100 km ► 16 870 Euro

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor vorn quer. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei oben liegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, elektronische Kraftstoffeinspritzung.

Leistung

80 kW (109 PS)

bei 6200/min
Spez. Leistung 57,3 kW/L (78,1 PS/L)
Hubraum 1396 cm³
Bohrung x Hub 77,0 x 75,0 mm
Verdichtungsverhältnis 10,5:1
Max. Drehmoment 137 Nm bei 5000/min
Mittl. Kolbengeschw. bei Nenndrehzahl 15,5 m/s.
Ölinhalt Motor 3,3 L, Kühlsysteminhalt 5,5 L.

Kraftübertragung

Vorderradtrieb, Fünfganggetriebe. Übersetzungen: I. 3,79, II. 2,05, III. 1,37, IV. 1,03, V. 0,84, R. 3,58. Achsantrieb 4,41:1.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Spurweite vorn 1538 mm, Spurweite hinten 1536 mm. Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem. Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Rädergröße 6 J x 16, Reifengröße 205/55 R 16 H, Michelin Energy.

Karosserie

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen und Heckklappe.
Luftwiderstandsbeiwert c_w 0,33
Länge/Breite/Höhe 4235/1790/1480 mm
Radstand 2650 mm
Wendekreis rechts/links 11,0/11,0 m
Tankinhalt 53 L
Leergewicht 1274 kg
Gewichtsverteilung v/h 59,5/40,5%
Zulässiges Gesamtgewicht 1710 kg
Dachlast 80 kg
Kofferraumvolumen 340-1300 L
Zuladung 436 kg
Zul. Anhängelast/gebr. 550/1200 kg

Innenraum

Innenbreite vorn/hinten 1475/1455 mm
Sitztiefe vorn/hinten 485/485 mm
Normsitzraum 735 mm

Wartung

Inspektion alle 30 000 km
Ölwechsel alle 15 000 km

Verbrauch (ECE-Norm)

Stadt 7,6 L/100 km
über Land 5,2 L/100 km
gesamt 6,1 L/100 km

Abgaswerte

HC (Grenzwert) 0,05 (0,10) g/km
NO_x (Grenzwert) 0,03 (0,08) g/km
CO (Grenzwert) 0,416 (1,0) g/km
CO₂ 145 g/km

Unterhaltskosten¹⁾

Steuer (Euro 4) 95,-
Haftpflicht (TK 16, R 6) 1120,-
Teilkasko (TK 17, R 6) ohne SB 287,-
Vollkasko (TK 19, R 6) mit 150 Euro SB 1957,-
Festkosten pro Jahr 1502,-
Betriebskosten/100 km 11,21
Wertverlust/Jahr 2200,-
(bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: auto motor und sport)

Gesamtkosten/km^{1) 2)}

bei 15 000 km/Jahr 0,36/0,21
bei 30 000 km/Jahr 0,25/0,16

Monatliche Unterhaltskosten^{1) 2)}

bei 15 000 km/Jahr 451,-/265,-
bei 30 000 km/Jahr 624,-/406,-

Garantie

sieben Jahre mit Kilometerbegrenzung, fünf Jahre gegen Durchrostung.

¹⁾ vorläufige Angaben; ²⁾ mit/ohne Wertverlust



Ausstattung/Preise

Grundpreis Euro 16 870,-
Testwagenpreis 19 640,-
Mängel am Testwagen keine

Serienausstattung

ABS, Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Sidebags, seitliche Kopfairbags, elektronisches Stabilitätsprogramm, Bordcomputer, elektr. Fensterheber vorn/hinten, Klimaanlage, einstellbare Lenksäule, Nebelscheinwerfer, Radio mit CD, geteilt umklappbare Rücksitze, Zentralverriegelung mit Fb.

Fahrleistungen

	s
Beschleunigung	
0 – 80 km/h	7,4
0 – 100 km/h	11,4
0 – 130 km/h	19,9
0 – 140 km/h	24,1
400 m	17,8 (124 km/h)
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h

Elastizität

60 – 100 km/h im IV./V. G. 12,8/17,3
80 – 120 km/h im IV./V. G. 13,4/20,0

Fahrversuche

	km/h
Slalom 18 m leer/beladen	59,4/59,3
ISO-Wedelgasse leer/beladen	124,9/122,6
VDA-Ausweichgasse	
Einfahrtgeschwindigkeit leer/beladen	71/70
Ausfahrtgeschwindigkeit leer/beladen	50/52

Verbrauch

	L/100 km
Superbenzin	
minimal (ams-Verbrauchsrunde)	6,4
maximal	9,1
Testverbrauch	7,2
Reichweite in km	736

Außengeräusch

	dB(A)
Stand-/Fahrgeräusch (EG)	81/72
besch. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.)	74
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G.)	76

Innengeräusch

	III.	IV.	V.
Gang			
bei 80 km/h	65	64	63
bei 100 km/h	68	67	66
bei 120 km/h	76	71	69
bei 130 km/h	-	72	70
bei 140 km/h	-	75	72
Standgeräusch			42
Maximalgeräusch im III. Gang			75

Tachometerabweichung

Anzeige	km/h
80	effektiv 76
100	96
130	126
140	135

Bremsweg

	m
aus 100 km/h kalt (leer)	38
aus 100 km/h kalt (belad.)	38
aus 100 km/h warm (belad.)	40
Hochgeschwindigkeitsbremstest (140 km/h)	76

auto motor und sport Bewertung

Preisgünstig, solide und ohne gravierende Schwächen drängt der Kia Cee'd in die europäische Kompaktklasse. Das eröffnet Kia gute Chancen, sich nun auch in diesem Segment zu etablieren

Karosserie

- ⊕ gute Platzverhältnisse
- ⊖ solide Verarbeitung
- ⊖ großer Kofferraum
- ⊖ eingeschränkte Übersichtlichkeit nach hinten

Fahrkomfort

- ⊕ ordentlicher Federungskomfort
- ⊖ Sitze mit guter Seitenführung
- ⊖ kurze Sitzfläche auf den vorderen Sitzen

Antrieb

- ⊕ gutes Ansprechverhalten
- ⊖ gut gedämmtes Motorengeräusch
- ⊖ exakte Schaltung
- ⊖ kein sechster Gang

Fahreigenschaften

- ⊕ neutrales Kurvenverhalten
- ⊖ gutes Handling
- ⊖ Lenkung um die Mittellage leichtgängig und gefühllos

Sicherheit

- ⊕ gute Bremsen
- ⊖ aktive Kopfstützen
- ⊖ ESP serienmäßig

Umwelt

- ⊕ serienmäßiger Pollenfilter
- ⊖ relativ hoher Verbrauch

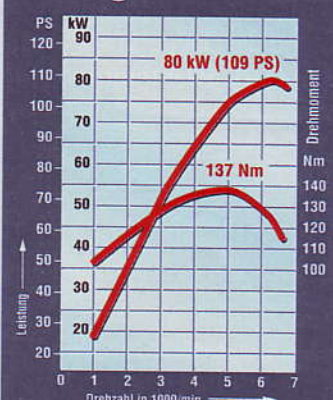
Kosten

- ⊕ gute Serienausstattung
- ⊖ sieben Jahre Garantie
- ⊖ günstiger Preis

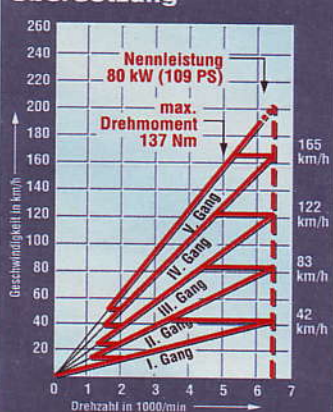
Zusatzausstattung

- ✓ (= sinnvoll)
- ✓ **Metallic-Lackierung** 360,-
- ✓ **Sicht-&Sitz-Paket: Einparkhilfe, Heizb. Frontscheibe, Regensensor, Teil-Lederausstattung, Sitzheizung, el. Glasschiebedach** 1200,-
- ✓ **Travel-Paket: Klimaautomatik, Navigationssystem** 1210,-

Leistung



Übersetzung



Bremsweg



Innenraum-Maße

