

## Fahrbericht Kia Cee'd GT Track: Muskelspiel mit Luft nach oben

Von Axel F. Busse

**Keine Marke, die auf sich hält, kann es sich noch leisten, ohne sportliches Kompaktmodell ins Rennen um die Publikumsgunst zu gehen. Bei Kia übernimmt der Cee'd GT diese Aufgabe. Vom Facelift im vergangenen Herbst fährt er jetzt zu unserem Alltagstest.**

Zwei Fraktionen von Kunden balgen sich um die Führung in der Kia-Verkaufsstatistik: Die einen folgen dem SUV-Trend, die anderen sehen in der Vielseitigkeit eines Kompakten ihr Heil. So war das Modell Cee'd vergangenes Jahr in Deutschland fast so beliebt wie der Sportage. Immerhin 8,3 Prozent der Cee'd-Käufer wiederum entschieden sich für einen GT, der mit 150 kW / 204 PS Leistung zwar nicht ganz das Niveau des Klassenprimus Golf GTI erreicht, aber mit einem Basispreis von 24 990 Euro auch fast 5000 Euro unter dem des Volkswagens liegt. Mit sieben Jahren Garantie wie der Koreaner kann der Wolfsburger schon gar nicht glänzen.

Optisch legt der geliftete Cee'd GT einen starken Auftritt hin. Die nach hinten extrem ansteigende Gürtellinie vermittelt ohnehin schon eine ordentliche Portion Dynamik, dazu kommen bei diesem Modell die serienmäßigen 18-Zoll-Leichtmetallfelgen, die rot lackierte Bremssättel durchschimmern lassen. Gegenüber dem Basismodell sind die Bremsscheiben vorn auf 320 mm Durchmesser vergrößert. Die Seitenschweller lassen den Fünftürer optisch satter auf der Straße stehen und die neu gestaltete Frontpartie mit zwei mal vier LED-Spots als Tagfahrlicht signalisiert im Rückspiegel des Vordermanns ein solides Selbstbewusstsein.

Im Innenraum verleiht der Cee'd GT seinem sportlichen Anspruch durch serienmäßige Sportsitze von Recaro Ausdruck, dazu durch das unten abgeflachte Lenkrad sowie rote Kontrastnähte zum Beispiel am Lenkradbezug. Alu-Pedale und Einstiegsleisten aus dem gleichen Material ergänzen das Fitness-Outfit. Die genarbten Oberflächen sehen edel aus, leider birgt die stark geneigte Frontschreiber trotz dunklen Interieurs die Gefahr, die

Frontpassagiere durch Spiegelungen zu nerven.

Richtig bunt geht es im zentralen Display zu, wird die am Lenkrad befindliche „GT“-Taste betätigt. Die normale Tachoskala wird dann durch eine orangefarbene, digitale Tempoanzeige ersetzt, links und rechts flankiert von einer blauen und einer roten LED-Säule, die über das aktuelle Drehmoment und den Ladedruck informieren. Grün sind die auffällige Schaltempfehlung und die Statusanzeige für die Cruise-Control. In Weiß werden die Fahrdaten zu Verbrauch oder Reichweite angezeigt. Das mag überladen wirken, ist aber kontraststark und informativ.

Die Drehmoment-Skala reicht zwar bis 300 Newtonmeter, doch der offizielle Wert im Datenblatt liegt bei 265 Nm und wird ab 1500 Umdrehungen erreicht. Das bedeutet, dass der 1,6-Liter große Vierzylinder kraftvoll und flüssig aus den Drehzahl-Niederungen heraus zieht, begleitet von einem deftigen und satten Motorengeräusch, das durch eine steuerbare Doppelauspuffanlage orchestriert wird. An ihr vollzieht sich der zweite Effekt der „GT“-Taste: Die Schallkulisse wird rauer und heftiger, sportlicher Sound also für sportliches Fahren. Dass sich gleichzeitig die Kennlinie des Gaspedals veränderte, war nicht zu bemerken.

Bei herzhaftem Beschleunigen kann der kernige Sound als akustisches Beiwerk noch gefallen, für den Dauerbetrieb bei Langstreckenfahrt auf der Autobahn ist der GT-Modus nicht geeignet. Schon bei 130 km/h wirkt die kernige Klangfarbe eher lästig. Für entspanntes Reisen sollte man also lieber auf die sportliche Attitüde verzichten. Dann erlebt man, dass selbst bei 200 Stundenkilometern nicht der Motor, sondern der Fahrtwind die bestimmende Schallquelle ist.

Der Testverbrauch von neun Litern Kraftstoff je 100 Kilometer geht in Ordnung. Immerhin handelt es sich um ein leistungsorientiertes Gefährt mit 230 km/h Spitzengeschwindigkeit, da sind 1,6 Liter über der Prospektangabe für den Normverbrauch hinnehmbar. Beim Vergleich mit dem NEFZ-Wert des Zweiliter-Motors im Golf GTI schneidet der Kia allerdings nicht mehr so gut ab: Das kleinere Zylindervolumen zahlt sich nicht in Spritersparnis aus und der Normverbrauch des Kias liegt 1,4 Liter über dem des Golfs. Hier kommt die fehlende Start-Stopp-Automatik ins Spiel, mit der sich beim Cee'd sicher noch ein paar Zehntel herausholen ließen.

Das Fahrwerk des GTs ist zwar sportlich abgestimmt, ohne aber durch übertriebene Härte aufzufallen. Dass Kopfsteinpflaster nicht sein Lieblingsgeläuf ist, macht er unmissverständlich deutlich, ohne aber den Komfort für die Insassen zu vernachlässigen. Die Sechs-Gang-Handschrift - einzige Getriebe-Option für den GT - ist knusprig und

knackig. Die Lenkung könnte man sich etwas direkter und griffiger vorstellen. Die Servo-Unterstützung sorgt zwar dafür, dass der nötige Kraftaufwand denkbar gering ist, dadurch verliert sie aber auch an Gefühl und Rückmeldung. Die Sportlichkeit, die an anderer Stelle mit Sorgfalt und Ernsthaftigkeit verwirklicht ist, kommt hier etwas kurz.

Aber von einem sportlichen Kompakten wird regelmäßig auch ein hoher Anteil an Familientauglichkeit verlangt. Der Cee'd GT trägt dem Rechnung, in dem in beiden Sitzreihen Mittelarmlehnen mit Ablagen und Getränkehaltern angebracht sind. Die Beinfreiheit im Fond ist ordentlich bemessen. Stellt ein 1,85 Meter großer Fahrer seinen Sitz optimal ein, bleiben hinter seiner Rücklehne immer noch gute 20 Zentimeter Raum für die Knie des Hintermanns. Die gute Raumaufteilung illustriert auch die Tatsache, dass der um 17 Zentimeter längere Kia Sportage nur zwei Zentimeter mehr Radstand hat. Eine 68 Zentimeter hohe Ladekante erlaubt müheloses Beladen des Cee'd-Kofferraums, der zwischen 380 und 1318 Liter Volumen bietet.

Seinen Erfolg auf dem deutschen Markt hat Kia wesentlich einem hohen Ausstattungslevel zu verdanken. Der Cee'd ist ein weiteres Beispiel für diese Politik, denn im GT Track gibt für 27.990 Euro unter anderem diese Merkmale inklusive. Xenon-Scheinwerfer nebst Reinigungsanlage, Abbiege-/Kurvenlicht, Nebelscheinwerfer, Navigations-System, Smart-Key-Zugang, Licht- und Regensensor, Rückfahrkamera, Digitalradio, Sitz- und Lenkradheizung, automatisch abblendender Innenspiegel, 2-Zonen-Klimaautomatik, Verkehrszeichenerkennung und Parksensoren hinten.

Fazit: Auf dem Spielfeld der Kompaktsporthler bieten manche Importmarken noch mehr Muskeln als der Cee'd GT. Doch der Kia glänzt durch Ausgewogenheit und gutes Ausstattungslevel. Das bringt Punkte für das Preis-Leistungsverhältnis. Abzug muss es dagegen für die fehlende Start-Stopp-Automatik geben, die inzwischen eigentlich Standard sein sollte und bei einem Handschalter technisch weniger aufwändig zu realisieren ist, als bei einem Automatik-Fahrzeug. So gesehen bleibt beim positiven Gesamteindruck noch „Luft nach oben“. (ampnet/afb)

Daten Kia Cee'd GT Track

Länge x Breite x Höhe (m): 4,31 x 1,78 x 1,47

Radstand (m): 2,65

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

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

Max. Drehmoment: 265 Nm von 1500 - 4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,6 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,4 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 170 g/km (Euro 6)

Testverbrauch: 9,0 Liter

Leergewicht / Zuladung: 1367 kg / 503 kg

Kofferraumvolumen: 380 - 1318 Liter

Grundpreis: 27 990 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Kia Cee'd GT Track.

---



Kia Cee'd GT Track.

---



Kia Cee'd GT Track.

---



Kia Cee'd GT Track.

---



Kia Cee'd GT Track.

---



Kia Cee'd GT Track.

---



Kia Cee'd GT Track.

---



Kia Cee'd GT Track.

---



Kia Cee'd GT Track.

---



Kia Cee'd GT Track.

---



Kia Cee'd GT Track.

---



Kia Cee'd GT Track.

---