

KIA Cerato 2.0 CRDi EX

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse mit 83 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,9

KIA's Beitrag in der sogenannten Golfklasse ist der Cerato, ein unauffälliger fünftüriger Kompaktwagen mit guter Ausstattung und ordentlichem Komfort. Bei der passiven Sicherheit mit sechs Airbags auf der Höhe der Zeit, verliert er bei der aktiven ohne ESP (auch nicht gegen Aufpreis) den Anschluss an seine Konkurrenten. Der hier getestete 2 l-Turbodiesel-Vierzylinder mit CommonRail-Einspritzung zeigt sich kräftig, aber nicht reißerisch, komfortabel, aber nicht sauber - denn es fehlt nach wie vor ein Partikelfilter. Mit 18.460 Euro günstig, aber kein Schnäppchen mehr. Konkurrenten sind Ford Focus, Honda Civic, Opel Astra, Toyota Corolla und VW Golf.

- + **bequemer Zustieg**
- + **gutes Raumangebot**
- + **einfache Bedienung**
- + **umfangreiche Ausstattung**
- + **ordentliche Fahrleistungen**
- + **komfortables Fahrwerk**
- **kleiner Kofferraum**
- **kein ESP lieferbar**
- **kein Partikelfilter**
- **teure Versicherung**



Karosserie/Kofferraum

Note 3,2

Verarbeitung/Handhabung

Note: 3,1

- + Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen ordentlichen Eindruck, an manchen Stellen könnte etwas sorgfältiger gefertigt werden. Im Innenraum gefällt das schlicht gehaltene Armaturenbrett, im oberen Bereich hell, im unteren dunkel, und die Alu-Applikationen in der Mittelkonsole. Insgesamt ist das Interieur solide verarbeitet, was durch die passgenauen Nähte der Ledersitze zusätzlich unterstrichen wird. Der Motorraum ist fast vollständig nach unten geschlossen, so dass kaum Straßenschmutz eindringt. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg befördert werden.
- Die in Wagenfarbe lackierten Stoßfänger sind zwar schön, aber auch sehr kratzempfindlich; kleine Rempeler ziehen unverhältnismäßig hohe Reperaturkosten nach sich. Die Türausschnitte sind nach außen kaum abgedichtet und verschmutzen schnell. Der Wechsel der Scheinwerferlampen gestaltet sich aufwändig und muss in der Werkstatt durchgeführt werden.

Übersichtlichkeit

Note: 3,1

- + Die elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizbar, der linke verfügt über eine Krümmung, um den Bereich des toten Winkels besser einsehen zu können. Der große Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht selbsttätig ab.
- Die Sicht nach hinten wird behindert von der breiten C-Säule und den nicht versenkbaren Kopfstützen. Nach vorne lässt sich die flach abfallende Motorhaube nur schwer abschätzen. Eine akustische Einparkhilfe ist nicht erhältlich.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,3

- + Vorn wie hinten kann man beim Cerato bequem ein- und aussteigen, weil die großen Türen weit öffnen. Die Zentralverriegelung wird serienmäßig über eine praktische Zentralverriegelung gesteuert, wenngleich die kleinen Tasten im Dunkel leicht verwechselbar sind. In den geöffneten Vordertüren erhellen Einstiegsleuchten bei Nacht den Boden vorm Auto.
- Man kann sich leicht aussperren, weil die Fahrertür auch geöffnet nicht über eine Verriegelungssperre verfügt.

Kofferraum-Volumen*

Note: 4,5

- Das vollwertige Reserverad benötigt viel Platz, so dass der

Laderaum recht flach ausfällt und nur 245 l Volumen fasst. Klappt man die Rückbank um, vergrößert sich der Stauraum auf 580 l (gemessen bis Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,6

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, das Kofferraumformat ist zweckmäßig. Das Gepäck muß zwar fast 70 cm hoch gehoben werden, es stört aber keine Bordwand, über die es gehievt werden müsste. Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht eine praktische ebene Ladefläche.
- Für größere Personen wird die Kofferraumabdeckung nicht weit genug angehoben, so dass der hintere Bereich des Kofferraums nur umständlich zugänglich ist.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,9

- + Die Rücksitze sind asymmetrisch geteilt umklappbar. Für kleine Utensilien gibt es unter dem Kofferraumboden Fächer zum Verstauen.
- Der Umklappmechanismus ist insgesamt umständlich, zum Vorklappen müssen die Kopfstützen abgezogen werden, für sie stehen aber Halterungen bereit. Beim Zurückklappen muss man die an losen Gurten befestigten Gurtschlösser sehr mühsam zwischen Lehne und Sitzfläche einfädeln. Skisack oder Durchladelupe gibt es nicht.

Innenraum

Note 2,4

Bedienung

Note: 2,2

- + Der Cerato gefällt mit einfacher Bedienbarkeit, nach kurzer Eingewöhnung lassen sich alle Funktionen problemlos nutzen. Schalthebel und Lenkrad liegen gut zur Hand, wenngleich letzteres nur in der Höhe justierbar ist. Der Bordcomputer zeigt u.a. die Restreichweite an. Die Fahrlichtsteuerung kann einer Automatik überlassen werden, ebenso das Abblenden des Innenspiegels. Die Klimaautomatik lässt sich einfach bedienen, ihre Schalter sind günstig positioniert, ebenso verhält es sich beim Radio. Vorne gibt es einige, zum Teil sehr praktische Ablagen.
- Für das Abblendlicht fehlt eine Kontrollleuchte, die der Nebelschlussleuchte befindet sich im Schalter am Armaturenbrett. Der mit glattem Leder überzogene Lenkradkranz ist zu wenig griffig. Beim Anlegen der Rücksitzgurte braucht man zwei Hände, weil die Gurtschlösser nicht fixiert sind.



Der Fahrerplatz überzeugt durch gute Funktionalität.

Raumangebot vorne*

Note: 2,2

Vorne finden Personen bis zu einer Größe von 1,85 m bequem Platz.

- + Die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse großzügig bemessen, so dass man ein angenehmes Raumgefühl hat.

Raumangebot hinten*

Note: 2,4

Personen bis zu einer Größe von 1,85 m finden hinten ordentlich Platz.

- + Auch auf den hinteren Plätzen steht viel Ellenbogenfreiheit zur Verfügung.



Für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse bietet der Cerato erstaunlich viel Platz im Fond.

Komfort

Note 2,5

Federungskomfort

Note: 2,3

Die Aufbaubewegungen der Karosserie halten sich in Grenzen, bei schnellen Richtungsänderungen ist die Seitenneigung durchschnittlich.

- + Die Fahrwerksabstimmung ist KIA beim Cerato sehr ausgewogen gelungen, es werden lange wie kurze Bodenwellen gut geschluckt, die Karosserie zeigt kaum Stuckerneigung. Auch Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querrillen reicht die Federung kaum an die Insassen weiter.

Sitzkomfort

Note: 2,6

Fahrer und Beifahrer finden auf den Sitzen eine gute Sitzposition mit ordentlichem Seitenhalt, allerdings ist die Sitzfläche etwas zu flach eingebaut. Auch auf der Rückbank können zwei Mitfahrer bequem Platz nehmen. Am Dachhimmel befinden sich nur drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne auskommen.

- Beim Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellmöglichkeit, die des Fahrersitzes verfügt nur über einen kleinen Bereich, bei der Höhenjustierung ändert sich auch zwangsweise die Sitzneigung.

Innengeräusch

Note: 1,9

- + Der bis 130 km/h gemessene Geräuschpegel ist angenehm niedrig. Auch bei hohem Tempo halten sich Motor- und Windgeräusche in Grenzen, im Cerato bleibt es ruhig.

Klimatisierung

Note: 2,9

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Hinten spricht die Heizung gut an und kann ordentlich wirken. Eine Klimaautomatik mit Luftgütesensor gibt es serienmäßig, ebenso

einen Pollen- und Aktivkohlefilter.

- Dagegen tut sich die Heizung schwer, vorne zügig für angenehme Temperaturen zu sorgen.

Motor/Antrieb

Note 2,4

Fahrleistungen*

Note: 2,0

- + Der Zweiliter-Turbodiesel bringt den Cerato ordentlich in Schwung, mit seinen 245 Nm Drehmoment sorgt er für gute Durchzugswerte, auch Überholvorgänge können zügig erfolgen.

Laufruhe

Note: 3,0

Unter 1500 U/min zeigt sich der Vierzylinder-Diesel von seiner vibrierenden Seite, ab 2000 U/min läuft er recht ruhig, auch unter Last bleibt er dann weitgehend frei von Vibrationen.

Schaltung

Note: 3,0

Die Präzision des Fünfgang-Getriebes ist zufriedenstellend, beim schnellen Gangwechsel hakelt manchmal der dritte Gang. Den Rückwärtsgang kann man ohne Probleme einlegen.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des drehmomentstarken Motors. Der fünfte Gang ist recht lang übersetzt, beim Beschleunigen aus Tempo-80-Bereichen sollte man einen Gang zurückschalten. Ein enger abgestuftes Sechsgang-Getriebe käme dem Motor besser entgegen.

Fahreigenschaften

Note 3,2

Fahrstabilität

Note: 3,8

Im Allgemeinen ist die Richtungsstabilität gut, Spurillen und Fahrbahnverwerfungen oder Seitenwind bringen den Cerato kaum aus der Bahn. Auf Nässe haben die Vorderräder ihre liebe Not, den Kraftschluss zur Straße zu halten, auch die serienmäßige Traktionskontrolle hilft wenig, da sie zu spät und zu selten eingreift.

- Eine elektronische Stabilitätskontrolle ist nicht erhältlich, sie könnte bei plötzlichen Ausweichmanövern mögliches Schleudern verhindern.

Kurvenverhalten

Note: 3,5

In schnell gefahrenen Kurven untersteuert der Wagen, ein Fahrverhalten, das weniger geübten Fahrern entgegenkommt. In kritischen Situationen fehlt auch hier die elektronische Stabilitätshilfe, die das Auto leichter kontrollierbar machen würde.

Handlichkeit

Note: 2,9

Der Wendekreis von etwas über 11 m liegt im Klassendurchschnitt. Die relativ direkte Lenkung ist nicht besonders leichtgängig, beim Rangieren aber ohne großen Kraftaufwand bedienbar.

Lenkung

Note: 2,3

- + Die zielgenaue Lenkung spricht spontan an, auch bei höheren Geschwindigkeiten vermittelt sie einen guten Kontakt zur Fahrbahn.
- Allerdings sind beim Beschleunigen Antriebseinflüsse spürbar.

Sicherheit

Note 3,1

Bremsen

Note:

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h legt der Cerato 2.0 CRDi durchschnittlich 41,5 m bis zum Stillstand zurück (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

- + Die Bremsanlage spricht dabei spontan an und ist fein dosierbar, ihre Standfestigkeit lässt auch bei hoher Beanspruchung kaum nach. ABS und die ausgewogene Bremskraftverteilung sorgen für gute Spurhaltung, insbesondere bei starkem Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten.

Gestaltung

Note:

Ergebnisse aus dem EuroNCAP-Fußgänger-Crashtest liegen noch nicht vor. Die Belastungen für eine angefahrene Person sind aber voraussichtlich hoch, da der Cerato über keine besonderen Schutzmaßnahmen wie eine nachgebende Motorhaube verfügt.

- + An den stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Der rückwärtige Verkehr kann durch die Einstiegsleuchten geöffnete Vordertüren bei Dunkelheit leichter erkennen. Die oberen Beschläge der Vordersitzgurte sind verkleidet, so dass sich innen eine weitgehend glattflächige B-Säule ergibt.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Beim Einstellen der Lehnenneigung kann die Fahrerlehne versehentlich nach hinten weglappen.

Rückhaltesysteme

Note:

Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm wurde noch nicht durchgeführt. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von 1,75 m guten Schutz; der Abstand zum Kopf ist zufriedenstellend.

- + Der Cerato verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehende Windowbags. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer gibt es vorne ebenso in Serie.
- Hinten reichen die Kopfstützen nur für etwa 1,65 m große Personen, auch ist der horizontale Abstand zwischen Kopf und Stütze mit über 10 cm zu groß.

Kinder

Note:

- + Auf allen Rücksitzplätzen können Kindersitze mittels vorhandener Gurte und Ankerhaken befestigt werden.
- Die Montage von Babyschalen auf dem Beifahrersitz ist lt. Kia nicht erlaubt. Die Schlösser der Rücksitzgurte an flexiblen Gurten erschweren das Befestigen von Kindersitzen. Den Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz.

Verbrauch/Umwelt

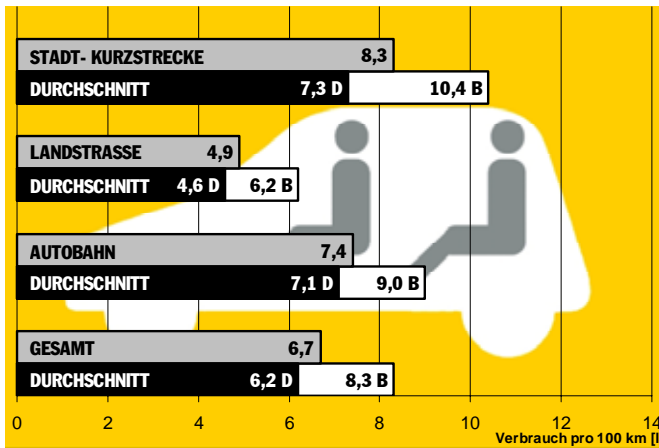
Note 3,4

Verbrauch*

Note: 2,6

Mit seinem Kraftstoffkonsum von 8,3 l Diesel in der Stadt und 7,4 l pro 100 km auf der Autobahn setzt der Cerato 2.0 CRDi keine neuen Maßstäbe. Insgesamt ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 6,7 l Diesel pro 100 km.

- + Positiv fällt der Überland-Verbrauch von 4,9 l/100 km auf.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 4,3

- Zwar liegen die Schadstoffanteile im Abgas noch im durchschnittlichen

chen Bereich, es fehlt allerdings dringend ein Rußpartikelfilter. Zudem erfüllt der Dieselmotor nur die alte Euro 3-Norm.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,9

Betriebskosten*

Note: 2,0

- + Die Kosten für den Betrieb liegen aufgrund des günstigen Kraftstoffverbrauchs niedrig.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 4,3

- + Die Zahnriemen muss nach 90.000 km gewechselt werden.
- + Die Werkstattstundenpreise sind günstig; auch eine dreijährige Herstellergarantie, sogar ohne Kilometerbegrenzung, wird gewährt.
- Alle 15.000 km oder alle 12 Monate muss man mit dem Cerato zur Inspektion. Dies sind nicht mehr zeitgemäß kurze Inspektionsabstände, welche die Anzahl der Werkstattaufenthalte erhöhen.

Wertstabilität*

Note: 4,6

- Der Ruf der Marke Kia ist noch immer nicht so gut wie ihre Autos, so dass diese schon bald nach dem Kauf rasch an Wert verlieren.

Kosten für Neanschaffung*

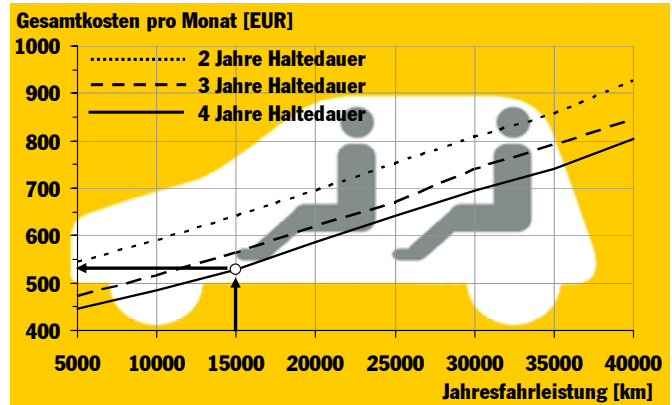
Note: 2,9

Verglichen mit Konkurrenzmodellen seiner Klasse zeigt sich das Angebot des KIA Cerato 2.0 CRDi noch als günstig, bei der recht teuren Dieselausführung schrumpft der Vorteil (vor allem in Anbetracht der guten Ausstattung) den Wettbewerbern gegenüber etwas zusammen.

Fixkosten*

Note: 5,5

- Die Versicherer meinen es mit dem Cerato nicht gut, die Kosten für Haftpflicht, Vollkasko und Teilkasko sind sehr hoch. Damit ergeben sich üppige Festkosten für den Halter, rentabel nur für Besitzer mit hohem Schadenfreiheitsrabatt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 528 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6	2.0	1.5 CRDi	2.0 CRDi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1599	4/1975	4/1493	4/1991
Leistung [kW(PS)]	77(105)	105(143)	75(102)	83(113)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	143/4500	186/4500	235/2000	245/1800
0-100 km/h[s]	11,0	9,0	n.b.	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	186	208	175	190
Verbrauch pro 100 km [l]	7,5N	8,1N	5,5D	6,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/17	17/22/17	18/25/23	18/25/23
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	464	557	463	499
Grundpreis[Euro]	14310	18390	15810	16690

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GO = Geländewagen offen

GS = Geländew. geschlossen
PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro3
Hubraum	1991 ccm
Leistung	83 kW (113 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	245 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/50R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11 m/11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	41,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,3/4,9/7,4 l
CO ₂ -Ausstoß	172 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	57/64/68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4340 mm/1735 mm/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	1415 kg/441 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	245 l/580 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	820 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	103 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	137 Euro
Monatlicher Wertverlust	234 Euro
Monatliche Gesamtkosten	528 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/23
Grundpreis	18460 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (Alu)	Serie
Rußpartikelfilter	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Navigationssystem	900 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (asymmetrisch geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1065 Euro°
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Schiebe-Hubdach (Glas, elektrisch)	540 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,9

Karosserie/Kofferraum	3,2
Verarbeitung/Handhabung	3,1
Übersichtlichkeit	3,1
Ein-/Ausstieg	2,3
Kofferraum-Volumen*	4,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,9
Innenraum	2,4
Bedienung	2,2
Raumangebot-vorn*	2,2
Raumangebot-hinten*	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,5
Federung	2,3
Sitze	2,6
Innengeräusch	1,9
Klimatisierung	2,9
Motor/Antrieb	2,4
Fahrleistungen*	2,0
Laufruhe	3,0
Schaltung	3,0
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	3,2
Fahrstabilität	3,8
Kurvenverhalten	3,5
Handlichkeit	2,9
Lenkung	2,3
Sicherheit	3,1
Bremsen	2,9
Gestaltung	3,4
Rückhaltesysteme	2,8
Kinder	3,9
Umwelt	3,4
Verbrauch*	2,6
Schadstoffe	4,3
Wirtschaftlichkeit*	3,9
Betriebskosten*	2,0
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,3
Wertstabilität*	4,6
Kosten für Neuanschaffung*	2,9
Fixkosten*	5,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5