

TEST KIA Cee`d GT

204 PS, 230 km/h Höchstgeschwindigkeit, Autogas und sieben Jahre Garantie:

Kia cee`d GT setzt neue Maßstäbe in der Klasse der kompakten Sportler

Er ist sauschnell und je nach Ausstattungsvariante bis zu 10.000 Euro preiswerter als ein vergleichbarer VW Golf GTI: der Kia cee`d GT, die Antwort der Koreaner auf so kompakte Sportler wie den Wolfsburger Dauerbrenner oder den Opel Astra GTC. 204 PS (150 kW) und eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h sind aber beileibe nicht alles, was den Platzhirschen der Kompaktklasse das Fürchten lehrt. Kia sattelte noch sieben Jahre Herstellergarantie, sieben Jahre Mobilitätsgarantie und sieben Jahre kostenloses Navigationskarten-Update obendrauf. Mehr Vertrauen in die eigene Leistungsfähigkeit findet man derzeit bei keinem Automobilhersteller.

Aber darf es noch etwas mehr sein? Wer seinem cee`d GT noch mit der einzigen vom Fahrzeughersteller freigegebene Autogasanlage Prins Direct LiquiMax by ecoengines ausstattet, darf sich rühmen, das weltweit schnellste Autogasfahrzeug mit sieben Jahren Garantie sein eigen zu nennen. Und wer einmal den Autogas-GT selbst gefahren ist, weiß spätestens dann, was Voltaire mit seiner Weisheit meinte, dass das Bessere der Feind des Guten ist. Im Gasmodus gesellen sich zu den ohnehin schon üppigen 265 Newtonmetern Drehmoment (maximal) weitere knapp 10 Prozent hinzu, was sich spürbar im Beschleunigen aus den unteren Drehzahlen heraus bemerkbar macht. Doch viel wichtiger noch: Mit Autogas macht das Gasgeben wieder richtig Spaß, denn trotz des zusätzlichen Drehmomentgewinns halbieren sich die Kraftstoffkosten. Zwar gibt Kia im NEFZ 7,4 Liter Superbenzin an, doch diese Werte gelten, wie bei allen Fahrzeugen, nur für den wirklichkeitsfremden Fahrzyklus. Wer die Leistung komplett abruf und den GT über einen längeren Zeitraum bei Höchstgeschwindigkeit über die Autobahn prügelt, kommt auch schon mal auf 14 Liter Superbenzin, die das drehfreudige 1,6-Liter-Aggregat sich genehmigt. In diesen Dimensionen liegt auch der Verbrauch beim GTI bzw. GTC, wenn ein Vollgas-Junkie am Werke ist. Wer Express will, muss eben auch Express-Zuschlag zahlen. Hemmen Baustellen und Geschwindigkeitsbegrenzungen jedoch den Vorwärtsdrang, pendelt sich der Verbrauch schnell wieder um Werte im Bereich von zehn Litern ein, auf Landstraßen darf auch schon einmal eine Acht vor dem Komma stehen.

Und dann machen sich die Vorzüge des Autogas-Antriebs im schnellsten Serien-cee`d aller Zeiten besonders bemerkbar: Die Kraftstoffkosten reduzieren sich, selbst wenn man einem im Gasbetrieb üblichen Mehrverbrauch von etwas über 20 % berücksichtigt, um die Hälfte. Selbst wer öfter mal der Versuchung von über 200 PS beim Beschleunigen nicht widerstehen kann, kommt bei allgemein sportlicher Fahrweise mit sieben Euro auf 100 Kilometern aus. Da kann selbst der um 70 PS schwächere Diesel nicht mithalten.

Möglich macht solch hohe Fahrleistungen bei einem derart niedrigen Verbrauch der Twin-Scroll-Turbolader, der in der Hochleistungsversion des GDI-Benziners für entsprechenden Druck sorgt. Das maximale Drehmoment von 265 Newtonmetern liegt bereits bei 1750 Touren an, da kann man sich Drehzahlorgien durchaus sparen. In der Praxis heißt das: Ortsdurchfahrten mit 50 km/h nimmt er klaglos im sechsten Gang, solange der Motor mit Autogas betrieben wird. Im Benzinmodus sollte man jedoch in den fünften Gang herschalten. Selten spürte man den Unterschied zwischen Benzin- und Gasbetrieb intensiver wie im Kia cee'd GT. Wüsste man es nicht besser, sollte man meinen, der sportliche Kia-Motor mit seinen 204 PS sei eigens für den Betrieb mit Autogas entwickelt worden.

Die Gasanlage, eine Prins DLM, gehört der neuen Generation an, die das Gas noch in der Flüssigphase direkt in den Brennraum einspritzt und sich dabei fahrzeugeigenen Komponenten wie der Benzinhochdruckpumpe auch für den Gasbetrieb bedient. Diese Technologie, die bei Direkteinspritz-Motoren Verwendung findet, führt zu einer besseren, durchgehenden Verbrennung im Gasbetrieb als im Benzinbetrieb, was sich einerseits durch den harmonischeren Motorlauf, andererseits aber auch durch ein signifikant verbessertes Emissionsverhalten bemerkbar macht. Die rückstandsfreie Verbrennung von Autogas reduziert den bei direkt einspritzenden Motoren derzeit nicht in den Griff zu bekommenden Feinstaub um gut 97 % im Autogasbetrieb gegenüber dem Benzinbetrieb, wie aktuelle Messungen des Herstellers Prins im Abgaslabor in Lamsheim im September 2014 ergaben. Doch nicht nur der gefährliche, Krebs erregende Feinstaub, dem allein in Deutschland nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation WHO jährlich 47.000 vorzeitige Todesfälle zugeschrieben werden, reduziert sich im Gasbetrieb. Wie die Messungen weiter ergaben, konnte auch der CO₂-Ausstoß um gut 12 % reduziert werden.

Um den Kia wie fast alle Fahrzeuge, die mit flüssig direkt einspritzenden Gasanlagen ausgestattet werden, gasfest zu machen, wurde ihm zusätzlich eine Additivierungsanlage spendiert, die bei jedem Tankvorgang automatisch anhand des Füllstandsanzeigers die dem Tank zugeführte Menge an Autogas ermittelt und dann die entsprechende Menge Additiv exakt dosiert über die Rücklaufleitung dem Gastank zuführt. Der Fahrer merkt von alledem gar nichts. Er muss nur alle gut 7.000 Kilometer den Additivtank mit dem Spezialadditiv Addeco, entwickelt vom führenden Hersteller für Autogasadditive, der Firma ERC aus dem niedersächsischen Buchholz und vertrieben vom Autogassystem-Lieferanten ecoengines in Abstatt, nachfüllen. Vergisst er es, wird er zunächst durch eine Lampe im Füllstandsanzeiger gewarnt. Ignoriert er auch die, schaltet sich bei leerem Vorratsbehälter die Gasanlage ab.

Das Spezial-Additiv für direkt einspritzende Benzinmotoren, die mit Autogas betrieben werden, soll in erster Linie die Ventile und die Hochdruckpumpe schützen, denn wie bei Saugrohr-Einspritzern gilt die Regel, dass man herkömmliches, ab Raffinerie additiviertes Benzin nicht dauerhaft durch additivfreies Autogas ersetzen kann, ohne das wichtige Komponenten Schaden nehmen.

Doch von all der Technik, die im Hintergrund dafür sorgt, dass das Fahrzeug im Autogasbetrieb mindestens genau so standhaft läuft wie im Benzinbetrieb, bleibt der Fahrer unbelastet. Um festzustellen, ob die neue Technik des niederländischen Herstellers Prins wirklich so zuverlässig arbeitet, wie werkseitig behauptet, unterzogen wir sie einem Härtetest: Lange Vollgasetappen auf der Autobahn, Stau und Stopp & Go zur Urlaubszeit, Höhen über 2.000 Meter und Temperaturen von bis zu 40 Grad im Schatten und 70 Grad nach längeren Standzeiten im Motorraum quitierte die Prins DLM mit ebenso stoischer Gelassenheit wie unterschiedliche Gasqualitäten. Obwohl das Fahrzeug in Deutschland, Polen, Österreich, Schweiz, Italien und Kroatien bewusst an teilweise nicht immer vertrauenserweckenden Autogas-Tankstellen betankt wurde, ließen sich keine Unterschiede im Fahrverhalten feststellen. Zum Testende wies die Kraftstoff-Verbrauchsanzeige einen Durchschnittsverbrauch von 10,1 Litern auf, was einem Gasverbrauch von gut 12 Litern entspricht und wohl auch dem hohen Autobahn-Anteil geschuldet ist.

Dass jedoch kaum ein Fahrzeug wie der Kia cee'd GT der Redaktion so leid abging, liegt nicht nur an der Gasanlage, sondern auch am sportlich-bequemen Charakter des Fahrzeugs in der Track-Version selbst. Von Recaro-Sitzen, die auch bei schneller Kurvenfahrt für nötigen Seitenhalt sorgen über ein TFT-Display mit Rückfahrkamera bis hin zum in Winter besonders beliebten, beheizbaren Lenkrad und adaptivem Kurvenlicht gibt es wohl nichts, was der GT nicht schon serienmäßig an Bord hat. Besonders sinnvoll: das große Panoramadach, das geöffnet zumindest einen Hauch von Cabrio-Feeling aufkommen lässt.

Neben der außerordentlichen Beschleunigung, die den Kia in gerade einmal 7,7 Sekunden von null auf einhundert Kilometer befördert, gefielen vor allem die Bremsen, die derart zupackten, dass nachfolgende Fahrzeuge die Abstandsregelung „halber Tacho“ schon mal allzu wörtlich nahmen. Für die ganz Eiligen ist es jedoch gut zu wissen, sich auf die Verzögerung verlassen zu können, selbst wenn die Tachonadel sich weit über 200 km/h eingependelt hat. Hier ist der cee'd GT sowieso erst richtig in seinem Element. Mit dem straffen, aber nicht zu sportlich ausgelegtem Fahrwerk nimmt er selbst schnelle Autobahnkurven wie auf Schienen. Wer einmal im GT gesessen hat, weiss, wie gnadenlos untermotorisiert die „normalen“ Kia mit ihren 136 PS daher kommen. Fahrwerk und Karosserie des GT könnten sogar jenseits der 204 PS noch ein paar Pferdestärken mehr ausweisen, so unaufgeregt absolviert er jede Aufgabe.

Kia ist mit dem cee'd GT der ganz große Wurf in der sportlichen Kompaktklasse gelungen, vor allem dann, wenn man ihn noch mit der für dieses Fahrzeug vom Hersteller freigegebenen Prins DLM-Autogasanlage kombiniert. Kraftstoffkosten im Gasbetrieb, wie sie noch nicht einmal ein Diesel schafft, sind für einen Sportler dieses Kalibers ganz großes Kino. Da macht Autofahren wieder Spaß. Legt man dann auch noch den günstigen Anschaffungspreis selbst mit der aufpreispflichtigen Autogasanlage zugrunde und berücksichtigt die umfassenden Garantieleistungen von sieben Jahren selbst im Autogasbetrieb, müssen sich die Mitbewerber warm anziehen. Mit dem cee'd GT hat Kia wieder einmal ein Ausrufezeichen bei den sportlich-kompakten gesetzt. In Verbindung mit der Prins DLM sogar zwei.



Sein sportliches Outfit kann und muss der Kia cee'd in der GT-Version nicht verstecken. Er macht in jedem Fall eine gute Figur.



An der Tankstelle der Tankstelle die Überraschung: Der GT in der LPG-Version gibt sich gemessen an seiner Leistung als äußerst sparsam. Da kommen GTI, GTC & Co. ebenso wie beim Neupreis einfach nicht mit.



Trotz des sportlichen Flairs und des Gastanks bleibt der Laderaum vollständig erhalten. Die große Heckklappe lässt auch sperrige Güter verschwinden.



Additive müssen sein. Für die Kia-Modelle gibt es jetzt eine neue, intelligente Lösung, die ecoengines zusammen mit Prins, ERC und SI Electronic entwickelt hat.

Motor Turbopower aus 204 PS und umweltfreundliches Autogas treiben den 1,6-Liter-Motor zu Höchstleistungen. Lässt man es etwas langsamer angehen, wird der Sportler zum Sparfuchs.



Der Gastank verschwindet unter dem Kofferraumboden, die Umhüllung soll die Geräusche der Pumpe im Gastank dämmen.