



Max Veldhuis  
30 september 2018

## Zonder apostrof

Kia is er de laatste jaren met grote sprongen op vooruit gegaan. Het merk heeft met de introductie van de Stinger laten zien dat ze wel degelijk auto's kunnen bouwen die haast van premium niveau zijn en waar je een flinke portie rijplezier mee kunt beleven. De nieuwe Ceed borduurt voort op de reeds ingeslagen weg. Hij moet het C-segment gaan opschudden en de strijd aangaan met onder andere de Hyundai i30, de Mazda 3, de Ford Focus en natuurlijk de Volkswagen Golf.Â

Is de nieuwe Ceed goed genoeg om een plekje aan de top van het nog immer populaire en dichtbevolkte C-segment te bemachtigen? Wij gingen op stap met de 140 pk sterke 1.4 T-GDI om een antwoord op deze vraag te zoeken!



## Strakke styling

De vorige Cee'd was allerminst een lelijke auto, maar toch oogde hij -zeker zonder GT-line- een tikkeltje suf en was het meteen duidelijk dat je met een Aziatische auto van doen had. In dit opzicht is er bij de nieuwe Ceed duidelijk flinke progressie geboekt. Een belangrijk stijlelement om dit te bewerkstelligen, is dat de raamlijn boven de portieren nu recht loopt en achterin schuin afloopt in plaats van oploopt. Onze testauto is een ExecutiveLine, wat betekent dat hij is uitgerust met mooie LED-verlichting, een glazen panoramadak, dik aangezette bumpers en 17-inch lichtmetalen wielen. Hiermee oogt hij een stuk frivoler en sportiever dan een vergelijkbare i30, misschien wel de belangrijkste concurrent voor de Ceed.Â

Toch is het exterieur van de Ceed niet geheel vrij van onvolkomenheden. Het was bijvoorbeeld mooier geweest als er onder de sportieve achterbumper twee ovalen uitlaatsierstukken prijkten. Daarnaast is het apart dat alleen de deurgrepen van de voorportieren verlicht worden bij het ontgrendelen van de auto. De LED-jes zijn een leuke toevoeging, maar op deze manier oogt het enigszins onaf. Onder de streep zijn

het echter maar kleine dissonanten in een design dat harmonieus en bovenal Europees aandoet.Â



## NÃ©t geen Golf

Bij het dichttrekken van de deur valt er meteen iets op: het solide geluid en het gemak waarmee het portier in het slot valt. Het deed ons zelfs een beetje denken aan het geluid van de deuren van een Mercedes-Benz. Deze solide en robuuste indruk zet zich voort in de rest van het interieur. Ten opzichte van zijn voorganger heeft zich in het binnenste van de Ceed een ware transformatie voorgedaan. Het scherm voor de navigatie en multimedia zit nu mooi bovenin de middenconsole en het geheel oogt zeer opgeruimd. Alles zit waar het zitten moet, de ergonomie en het gebruiksgemak zijn dik in orde. Een handige mogelijkheid is het aflegvakje onder de knoppen voor de klimaatcontrole. Leg je telefoon hierin, en hij laadt draadloos op wanneer je telefoon over die mogelijkheid beschikt. De naden tussen de panelen zijn flinterdun en alles lijkt met zorg in elkaar gezet te zijn. Wat de binnenruimte betreft is de Ceed adequaat en in lijn met de concurrentie. Wanneer je niet te lang bent, kun je als bestuurder prima

achter jezelf zitten.Â

Wel zijn er op sommige plekken in het interieur duidelijk mindere materialen gebruikt, bijvoorbeeld aan de onderkant van het dashboard en de deuren. Dit is niet echt hinderlijk, maar het steekt wel een beetje misplaatst af tegen de rest van het interieur. Daarbij zijn de sierlijsten en de middenconsole glimmend zwart uitgevoerd. Dit ziet er weliswaar mooi en strak uit, maar vooral op de middenconsole is het tamelijk krasgevoelig en wordt het heel snel stoffig. Door dit soort details wordt het duidelijk dat de Ceed wat afwerking betreft nog niet helemaal op het niveau van de Volkswagen Golf zit. Het verschil tussen de Aziaten en de Europeanen wordt per generatie echter alsmar kleiner en kleiner. De nieuwe Ceed draagt in ieder geval zijn steentje bij aan het verder dichten van dit gat.



## De gulden middenweg

We reden de Ceed met de nieuwe 1.4 T-GDI viercilinder. Het blok doet zijn werk soepel en in stilte, maar wanneer je gas geeft hoor je wel degelijk een sportieve grom. Van

buiten valt er zelfs een rauw randje te bespeuren. Het blok pakt onderin lekker op en kan schakellui gereden worden, maar ook in de hogere regionen van het toereengebied blijft hij er lekker aan trekken. De 1.4 is alleen niet echt een zuinigheidswonder: na onze week testen bleef de verbruiksmeter steken op 6,9 liter op 100 km. Je krijgt hier echter wel een hoop souplesse voor terug. Deze motor is een match made in heaven met de Ceed. De zesbak schakelt daarbij zeer trefzeker en de schakelwegen zijn kort. Wel klinkt het schakelen zelf af en toe een beetje blikkerig; een kleine smet op een verder zeer fijne aandrijflijn.

De beoordeling van het rijgedrag houdt natuurlijk niet op bij het blok, daar begint het pas. Waar de vorige Ceed tamelijk afstandelijk aanvoelde, heeft Kia met het nieuwe model meer betrokkenheid bij het rijden weten te creëren. De Ceed blijft in de bochten mooi vlak, maar is daarnaast ook meer dan voldoende comfortabel en filtert oneffenheden mooi weg. Wat het stuurgevoel betreft is hij goed te vergelijken met een Volkswagen Golf. Je krijgt niet overdreven veel feedback via het stuur, maar de inrichting is direct, lineair en beschikt over voldoende tegendruk. In de bochten kun je de auto feilloos plaatsen en reageert hij voorspelbaar op je input. De Ceed is wat rij-eigenschappen betreft zeer goed in balans. Dagelijkse bruikbaarheid staat bij Kia nog steeds voorop, maar ook de wat meer sportieve rijder zal zeker niet teleurgesteld zijn.



## Waar voor je geld

Een sterk punt van Aziatische auto's is dat ze veelal beschikken over een rijke uitrusting voor relatief weinig (extra) geld. Bij de Ceed is dit niet anders. Instappen kan vanaf 22.595 euro met de 1.0 T-GDI 120 pk ComfortLine. Zaken als cruise control, LED-dagrijverlichting, actieve rijbaanassistentie, een grootlichtassistent en statische bochtverlichting behoren in dat geval tot de standaarduitrusting. Onze testauto was een 1.4 T-GDI 140pk ExecutiveLine, die een consumentenadviesprijs van 32.540 euro heeft. De enige optie die op de testauto besteld kon worden, was de metallic lak Deluxe White ã 695 euro. Voor de rest ontbreekt het je aan niets. Bij de ExecutiveLine krijg je onder andere stoelverwarming (ook achterin) en verkoeling, stuurwielverwarming, een JBL-stereo, LED-koplampen, panoramadak en diverse goed werkende rijhulpsystemen zoals rijbaan- en dodehoekassistentie (Kia DriveWise). Kortom, voor die dikke 32.000 euro kom je werkelijk niets tekort.

Met de value for money zit het dus wel snor, maar desondanks is het wel opmerkelijk te noemen dat je voor de zeventraps automaat met dubbele koppeling maar liefst

2.000 euro moet bijleggen ten opzichte van de handbak. Ook is het niet mogelijk om de handgeschakelde variant te bestellen in combinatie met adaptieve cruisecontrol. Wil je die optie graag hebben, dan zit je vast aan de automaat. Enfin, het zijn een paar kleine aanmerkingpunten op een verder heel compleet pakket. Het scheelt dat je bij de Kia-dealer niet hoeft na te denken over een hele waaier aan opties!



## Aan de top van het C-segment?

Na een weekje met de nieuwe Ceed blijft er toch vooral één indruk overeind: de progressie die Kia de afgelopen tijd heeft doorgemaakt. De auto voelt hoogwaardig en Europees aan, daarbij waren veel mensen die de auto zagen zeer te spreken over het uiterlijk. Maar niet alleen van buiten is de Ceed mooi, ook het interieur mag er zijn. Het geheel ziet er overzichtelijk en opgeruimd uit; je bent van alle gemakken voorzien en de bediening is heel intuïtief. Hier en daar zijn er nog wel wat ruwe randjes in de afwerking te bespeuren, maar die mogen de pret niet drukken. Met de Stinger en de Optima heeft Kia al laten zien dat ze gave en begeerlijke auto's kunnen bouwen. De Ceed kan nu toegevoegd worden aan dit rijtje. Gezien de verbeteringen die zijn geboekt

ten opzichte van de vorige generatie, zijn wij nu al heel erg benieuwd in welke mate Kia zichzelf bij de volgende generatie Ceed gaat overtreffen.

## Plus

- + Sportief en comfortabel tegelijk
- + Styling interieur/exterieur
- + Gunstig geprijsd

## Min

- Afwerking interieur nog niet op Golf-niveau
- Geen adaptieve cruisecontrol i.c.m. handbak
- Dure automaat