



Dennis van 't Kruis  
16 februari 2007

© Rijtesten.nl

## Intro

Waarom, hoe, wanneer, waar, waarom, waar, waarom, waar, wanneer, waar, waarom, wanneer, waarom, waarom, waar, hoe, waar, waarom, waar, waar, waar, hoe, waarom, waar, hoe, waarom, wanneer, waarom, waarom, waar, wanneer, waarom, waarom, waarom, waar.

Het reclamespotje voor de nieuwe Kia Cee'd™ is bijna net zo vreemd als de naam die aan deze auto is gegeven. Een collage van snelle beelden die een verhaal blijken te vertellen, maar die te snel gaan om er een touw aan vast te knopen. Als er al iets de kracht heeft om te verrassen, dan is het wel het marketingsbureau.



© Rijtesten.nl

## Het exterieur

Veertig jaar geleden was het in Nederland vrij simpel: als je een andere auto wilde kopen, dan werd het bijna zonder twijfel een auto van een Europees merk. Had je een beetje meer geld om stuk te gooien, dan kon de keuze ook op een Amerikaan uitkomen. Een Japanse auto kocht je 30 jaar geleden voornamelijk als je bepaalde insidersinformatie had, meestal verkregen door een persoon in de omgeving die de sprong al eerder had gewaagd. Hetzelfde zag je later gebeuren met de komst van de Koreaanse merken. Een aankoop werd vooral om budgettaire redenen gedaan. Het budgetimago bleef vervolgens lang aan deze merken kleven. Je was niet bepaald de coolste in de straat als je er een had aangeschaft. Vroege Koreaanse auto's werden vooral gezien als gebruiksvoorwerpen en dat gevoel is lang blijven hangen. De recente

modellen van de verschillende merken uit dat land laten zien dat er grote stappen vooruit zijn gemaakt en dat is dan ook te merken aan de verkoopcijfers. Aan het einde van 2006 stonden de drie merken uit dit Aziatische land allemaal in de top 20. Kia maakt al langere tijd de Sorento en de Sportage, waarmee het al een geslaagde poging deed om van het budgetstigma af te komen, waar auto's als de Pride en de oorspronkelijke Rio grotendeels debet aan waren. De Cerato was al een grote stap naar voren, maar de nieuwe Rio was het bewijs dat het met Kia wel goed zou komen. Tijdens de ontwikkeling van de Cee™d werd er vooral gekeken naar de Europese top en was de opzet om een Europees uiterlijk te creëren. Het resultaat mag gezien worden, maar heeft wel veel weg van de Japanse Toyota Corolla. Dat betekent simpelweg dat er nu een nette auto met een zakelijke uitstraling voor de deur staat, die in de juiste kleur, en dan bedoel ik dus niet zilvergrijs, ook nog een lekker sportieve uitstraling heeft. Het verschil met de Corolla is dat de Cee™d scherper oogt.

Hoewel deze auto is ontwikkeld om te wedijveren met de Golf, Astra en de Focus zal hij in de praktijk eerder een tegenhanger zijn voor de Corolla, de Almera en de Mazda 3. Ook de Franse merken moeten op hun tellen passen. Op de meeste punten kan hij zich meten met de concurrentie, inclusief de eerder genoemde Duitsers, als het gaat om de particuliere markt. Op de zakelijke markt zal het imago toch weer de kop opsteken en zullen de klassieke leaserijders waarschijnlijk toch weer snel terugvallen op de gevestigde orde. Toch is het motorengamma van dien aard, dat geen enkele bestuurder het gevoel hoeft te hebben dat hij te weinig vermogen heeft. De topdiesel levert 140 pk bij 4000 tpm en 305 Nm bij 2000 tpm. Ter vergelijking: de 2.0 TDi van Volkswagen heeft nagenoeg dezelfde cijfers, met uitzondering van het koppel dat 320 Nm bij 1.750 tpm bedraagt. In de brochure van Kia is het nog niet bekend wat de acceleratie van de 2 liter diesel is, maar als ik de waarden naar de Golf doortrek, dan is een nul naar honderd tijd van rond de 9,5 seconde niet ondenkbaar. Net als bij de Golf is er de mogelijkheid van een automatische versnellingsbak, iets wat geen van de Japanse concurrenten nog kan leveren.

De testauto in X-ecutive uitvoering kost een beetje, maar zit wel vol met standaard opties. Zaken als climate control met een luchtkwaliteit-controlesysteem,



## KM Kia cee'd 1.4 CVT X-ecutive

cruisecontrol, USB-, AUX- en iPod aansluitingen zijn slechts enkele van de zaken die in de lijst staan. Voor dat alles mag er een totaal bedrag van â,- 21.368,75 worden afgerekend. Dat bedrag is inclusief de metallic lak, afleveringskosten en de wettelijk verplichte kosten. Wil je de testauto leasen, dan kom je, inclusief brandstof, op â,- 534,- exclusief BTW uit (20000 km/jaar, 60 mnd).



© Rijtesten.nl

## Het interieur

Nog een sterk punt van deze auto: zijn interieur. Prettig aanvoelende kunststoffen en een prima afwerking geven een hoog kwaliteitsgevoel. Het is geen opwindende omgeving, door de kleurstelling is het wat aan de donkere kant, maar het smaakvolle blauw/zwarte dessin op de bekleding zorgt voor een warme omgeving. Voor de

veeleisende automobilist kan de Cee'™d ook met volledig leder geleverd worden.

De stoelen zitten prima en geven adequaat zijdelingse steun. Het dikke stuur met zijn grote hart oogt en voelt stevig aan en ligt goed in de hand. Het dashboard lijkt uit een blok gehouwen en komt zeer robuust over. Een kwalificatie die voor het hele interieur opgaat. Ook op de achterbank is het prima vertoeven, de beenruimte is voldoende, dus geklaag zul je er niet vaak vandaan horen. De kofferbak is met 340 liter vergelijkbaar met de anderen in deze klasse, hoewel het wel groter oogt. Uitbreiding is mogelijk tot 1.300 liter door de achterbank neer te klappen.



© Rijtesten.nl

## Het rijden

Het omdraaien van de sleutel, ontlokt het typische 1400-geluid van de motor. Niet opvallend sportief, maar toch klinken de paarden die staan te wachten enthousiast en vol ongeduld op het moment dat ze van start mogen. De 1.4 heeft een zeer respectabele renstal met 109 paardenkrachten bij 6.200 tpm en 137 Nm bij 5.000 tpm. Deze cijfers zijn genoeg om de 1.163 kg wegende Koreaan in 11,6 seconden naar de honderd kilometer per uur te helpen. Deze getallen tonen ook dat de zuigers met een hoge regelmaat van onderen naar boven worden bewogen en dat gaat inderdaad gepaard met de nodige geluidsproductie. Dit verdwijnt zodra de auto op snelheid ligt. Hoewel de acceleratie energiek aanvoelt, heb je toch wel het gevoel dat je met een vrij zware auto onderweg bent, en dat gevoel blijft als je een aantal bochten sportief neemt. Het gevoel van gewicht werd voornamelijk veroorzaakt doordat de testauto opvallend zwaar stuurde. Het was soms net of de elektrische stuurbekrachtiging het werk bijna volledig aan de bestuurder overliet. Navraag bij de verkoper leverde niet echt een verklaring op voor deze bevinding. Hooguit dat de versheid van het exemplaar er iets mee van zou kunnen hebben en dat het mogelijk dus iets exemplarisch was. De testauto had bij aanvang van de proefrit niet meer dan 66 kilometer op de teller staan. Ondanks het zwaardere sturen liet de nieuwe Kia zich probleemloos door de smalle straten van het Noord-Hollandse Enkhuizen leiden.

In die setting mocht, of eigenlijk moest ik ook voor het eerst eens een echte noodstop met een testauto doen. Waar ik normaliter vanaf een snelheid van 100 km/uur vol in de remmen ga, moest ik nu bij de veel lagere snelheid van nog net geen 40 km/uur ingrijpen, omdat er eerst een bal en direct daarna een spelend kind voor de auto langs schoten. Het wegdek ter plaatste bestond uit, in visgraatmotief gelegde, straatklinkers die nat waren van een regenbui eerder op de dag. De omstandigheden zorgden ervoor dat de banden de grip op de weg heel even verloren en de auto kwam blokkerend tot stilstand. Gelukkig wel ruim op tijd voor het spelende kind. Naderhand heb ik onder de normale omstandigheden, toch nog een gesimuleerde noodstop uitgevoerd en hoewel ook op die plek de ondergrond nat was, bleek de ABS nu wel volledig in staat om de auto zonder problemen tot stilstand te krijgen.

Het onderstel is stevig afgeveerd, zelfs deze bescheiden gemotoriseerde versie wil,



ondanks het hierboven gememoreerde gewicht, toch best hard een bocht door. Op de minirotonde zoekt hij natuurlijk de buitenzijde van de bocht, maar dit gedrag laat zich simpel en doeltreffend corrigeren door de voet iets van het gas te liften. Het lag vooral aan de veiligheidsgordels dat ik het gevoel had, dat ik bijna van de stoel afgleed. Tijdens enkele momenten leek dit beschermingsmiddel zijn vasthoudende taak te vergeten. Mogelijk dat door de nieuwigheid het materiaal nog te glad was. Een ritje op een bochtig weggetje lijkt het of de Ceeâ€™d niet eens een begin van moeite heeft, om de richtingswisselingen te verwerken. Dat belooft wel het een en ander voor de meer potentere uitvoeringen van deze auto.



Met de komst van de Cee™d, kan je makkelijk concluderen dat de tijd van plastic Koreanen voorbij is. Het huidige wagenpark van dit merk is nu dermate modern, dat auto's als de Kia Pride en de oude Kia Rio voorgoed tot het verleden behoren. En dat is zoals het hoort. De Cee™d kan moeiteloos de concurrentie aan met de meeste van zijn Japanse tegenstrevers. Maar ook de Europese concurrenten moeten ernstig op hun tellen passen, al hebben die nog wel het voordeel van het imago. Want hoewel het imago van Kia een stijgende lijn vertoont is, blijft voor velen een Koreaanse auto toch minder aantrekkelijk. Deze nieuwe Kia is een goede stap vooruit in de strijd om de autokopers. Het is belangrijk om een goede eerste indruk achter te laten, en dat is iets waar de Cee™d erg goed in slaagt. Een vlot en modern uiterlijk, nette afwerking en een hoog kwaliteitsgevoel geven de Cee™d de kracht en de moed om flink tegen de schenen van zijn tegenstrevers te schoppen.

## Plus

- + Goede prijs/kwaliteitsverhouding
- + 7 jaar garantie
- + Geslaagd interieur

## Min

- Mogelijk imago probleem voor de zakelijke rijder
- In deze uitvoering iets te stevig geveerd
- Wieldoppen