



Comfortabel genoeg

We hebben de cee'd al in verschillende uitvoeringen en motoriseringen gereden, maar nog niet met de dubbelkoppelingsautomaat die Kia en Hyundai in eigen huis ontwikkelden. Tussen die merken is het stuivertje wisselen over wie welke noviteit het eerst mag introduceren. In het geval van de zestraps DCT is dat Kia. Wij hebben 'm getest en het blijkt dat ook Kia's laatste technologische klap een daalder waard is.



Eerlijk delen

Binnen het Zuid-Koreaanse moederconcern wordt keihard gewerkt aan technische ontwikkelingen om de beide merken in de vaart der volkeren op te stuwten. De meest recente ontwikkelingen waarvan de consument profiteert zijn deze gerobotiseerde versnellingsbak en een fiks aantal downsizemotoren. Kia heeft de primeur met de DCT terwijl Hyundai als eerste de downsize benzinemotoren mag voeren. In tegenstelling tot Volkswagen, dat furore maakte met de TSI's en DSG's, hebben Kia en Hyundai alles in eigen huis ontwikkeld. De DCT is voorlopig alleen leverbaar op de 1.6 benzinemotor. De 1.6 CRDI wordt geleverd met een conventionele automaat met koppelomvormer.

De 1.6 GDI is dezelfde die we al eens eerder reden, een motor die opvalt door zijn mooie loop en geringe geluidsproductie. Een koppelmonster is het niet, 164 Nm bij 4.850 toeren is geen opvallende waarde. Je moet deze motor eerder zien als comfortabele metgezel. In de test met de handgeschakelde versnellingsbak kwamen we uit op een verbruik van 6,4 liter per honderd kilometer. En dat is precies het verbruik dat Kia opgeeft voor de DCT, we zijn dan ook benieuwd naar het praktijkverbruik van de

motor in combinatie met deze versnellingsbak.



Weinig te wensen

De DCT is leverbaar vanaf het uitrustingsniveau Comfort Pack, die kost als hatchback 23.495 euro, de Sportswagon kost precies een mille meer. Wij reden met een Super Pack die 28.495 euro kost, dit is het op een na hoogste uitrustingsniveau. Het Premium Pack kost nog eens twee mille meer en biedt ten opzichte van het Super Pack luxere stoelen (verwarmbaar, elektrisch verstelbaar), lederen bekleding en xenon verlichting. Wij moeten het zonder deze zaken doen, maar dat geeft geenszins reden tot klagen, onze testauto is ook afgeladen met luxe. We noemen de parkeerhulp, rijbaanassistent, comfortsleutel, zelfdimmende binnenspiegel en het Supervision instrumentenpaneel. Dat laatste houdt in dat de snelheidsmeter en het display daarin vervangen zijn door een TFT-scherm. Dit scherm bootst de overige meters zo goed na, dat pas in tweede

instantie opviel dat het geen gewone analoge snelheidsmeter was. Maar zodra je door de menu's van de boordcomputer bladert, of de rijbaanassistent activeert, zie je aan de animatie in het scherm dat er iets bijzonders aan de hand is. The devil is in the details, en dat heeft Kia donders goed in de gaten. De typografie en grafische weergave zijn tot in de kleinste details uitgedacht, zelfs het LCD scherm op het dashboard heeft zich keurig aan de huisstijl onderworpen.



Slimme bak

De meerprijs voor de DCT bedraagt drie mille, wat krijg je voor dat geld en wat mag je verwachten? Bij het bestuderen van de verbruikscijfers valt op dat Kia een marginaal hoger verbruik opgeeft. Dat is opvallend omdat andere merken doorgaans lagere verbruikscijfers behalen dankzij de gerobotiseerde versnellingsbakken. Er is maar één manier om uit te vinden wat de meerwaarde is en dat is door een flink stuk te gaan rijden. En rijden in de cee'd is een aangename bezigheid, het rijden vergt geen gewenning whatsoever. Tel hierbij de kwaliteit van het interieur en de rijeigenschappen op, en je begrijpt waarom Kia het zo goed doet in de verkopen. Het is een auto die een

zeer brede doelgroep moet aanspreken en dat ook met verve doet.

Het sturen en remmen gaat als vanzelfsprekend en het is mooi stil aan boord. De DCT schakelt zonder dat je het voelt. Hij gebruikt de eerste versnelling langer dan je zou verwachten, en af en toe ook langer dan strikt noodzakelijk is. Hij trekt af en toe door tot boven de 2.500 toeren terwijl de motor het dan in de tweede versnelling ook prima aan kan. Voor het overige niets dan lof over de versnellingsbak, hij schakelt logisch en natuurlijk. Geen op- of terugschakelen halverwege een bocht en altijd conform de input van het gaspedaal. Als je even sneller tempo wilt maken, dan schakelt de DCT wat later op, maar blijf je achter een landbouwvoertuig sukkelen, dan kiest de DCT een zo hoog mogelijk verzet zonder daarbij telkens tussen versnellingen te switchen omdat de gekozen gang toch iets te hoog blijkt. De bak heeft een zelflerend vermogen, al naar gelang de omstandigheden en rijstijl zal de bak de schakelmomenten daarop aanpassen. Het is wellicht ook een verklaring voor het late opschakelen in de eerste versnelling: het kan de erfenis zijn van de vorige bestuurder die een vlotte rijstijl had.



Comfortabel en veilig

De cee'd blijkt een zeer plezierige gezinsvriend, hij is erg ruim en praktisch en gemakkelijk in de omgang. Omdat de raamlijn sterk oploopt is de overzichtelijkheid van de carrosserie niet optimaal, maar de goed gevormde buitenspiegels ondervangen dat grotendeels. Vanaf het Business Pack krijg je het navigatie-multimediasysteem waarbij een achteruitrijcamera inbegrepen is. Netjes inparkeren is zo geen kunst meer. En al helemaal niet met de fileparkeer-assistent die standaard is vanaf het Super Pack. Netheid is ook het steekwoord in de bagageruimte, de fixeerset en het bagagenet zijn standaard op elke Sportswagon. De zitting en rugleuning van de achterbank zijn eenvoudig neer te klappen waardoor je een volledig vlakke laadvloer krijgt. Als je grote, losse spullen meeneemt in de 1.642 liter grote kofferbak, dan kun je eenvoudig een scheidingsnet aanbrengen achter de voorstoelen. Safety First.

KM Kia cee'd 1.6 GDI DCT Super Pack

Het rijgedrag van de cee'd Sportswagon is eveneens veilig en vertrouwenwekkend. Echt sportief zal het nooit worden, daarvoor ontbreekt het de cee'd aan sprintvermogen en feedback via het stuur. Het verschil in de instellingen van het Flex-steer is daarvoor te gering, zelfs in de Sport-stand. Maar je kunt flink hard door de bocht zonder dat de cee'd je het angstzweet bezorgt, hij zal absoluut geen gekke dingen met je doen. Bij een 'sportieve' rijstijl laat de 1.6 GDI zich bovendien van zich horen. De DCT laat de motor werken om prestaties te leveren en boven de 3.500 toeren treedt het motorgeluid op de voorgrond, de bak zou daarbij wel een extra verzet mogen terugschakelen, want des te sneller verloopt de acceleratie en des te korter duurt het auditieve ongemak.



DCT met meerwaarde

De Kia cee'd Sportswagon is in Super Pack uitvoering een rijk uitgeruste en vooral comfortabele auto. Hij voldoet buitengewoon goed als gezinswagen, maar ook op de lange afstand maakt de cee'd indruk. Hij is stil en heeft een goed afgestemd onderstel dat voor veel rust zorgt. De DCT voegt een extra dimensie aan het comfort toe: hij schakelt onmerkbaar en laat de motor geen extra toeren maken als dat niet nodig is.

We hebben nimmer de neiging gehad om de bak te corrigeren via de schakelflippers. De cee'd maakt verder indruk door de bouwkwaliteit en uitrusting, het is een auto die een groot publiek op het lijf geschreven is, dat blijkt ook wel uit de verkoopcijfers. Tot slot het verbruik, Kia geeft een gecombineerd verbruik op dat 0,4 liter hoger ligt dan dat van de handgeschakelde cee'd. Daar is geen woord aan gelogen, wij kwamen met de handbak op 6,4 liter per honderd kilometer, de DCT haalde 6,8 liter.

Zoek ook een autoverzekering bij deze Kia op topautoverzekeringvergelijken.nl.

Plus

- + Schakelgedrag versnellingsbak
- + Bouwkwaliteit
- + Rust in het interieur

Min

- Motorgeluid boven 3.500 toeren
- Weinig onderscheid in flex-steer instellingen
- Xenon niet als optie leverbaar