



Bjorn Blokzijl
10 augustus 2013

Kia 2.0

We schrijven het jaar 1993 als een voor ons compleet nieuw merk de Nederlandse markt betreedt. Met de Sephia - een compacte middenklasser sedan - probeert het Koreaanse Kia voet aan de grond te krijgen. Met een eenvoudig design en dito techniek begint het merk aan een succesvolle exercitie die nu, 20 jaar later, vorm heeft gekregen in een modellengamma die zorgt voor een gestage groei in verkoopaantallen en marktaandeel. Het saaie design van weleer heeft plaats gemaakt voor strakke, Europese ontwerpen en ook de weinig inspirerende motoriseringen zijn niet meer te vinden in het vooronder van de Kia's van tegenwoordig. Toch zijn de auto's hoofdzakelijk gericht op de massa en kun je van een echt nekkendraaier niet spreken. Met de introductie van de Pro_cee'd GT komt daar verandering in: z'n uitgesproken sportieve uitstraling levert nogal wat verwonderde blikken van voorbijgangers op. Of deze auto echt de spraakmaker is, zal blijken uit een weekje rijden in binnen- en buitenland.



Doelstelling al geslaagd!

Dat Kia's er de laatste paar jaren goed uitzien is vooral toe te schrijven aan de komst van ontwerper Peter Schreyer. Met de door hem ontworpen typische 'Tiger Nose' en de strakke, moderne lijnen vallen de huidige Kia's in de smaak bij het grote publiek. Eerder dit jaar reden we al met de Pro_cee'd en daar beviel ons het onderscheidende, dikke uiterlijk al. Om de Pro_cee'd GT nog beter te laten ogen dan zijn minder gemotoriseerde broertjes, is Kia niet over één nacht ijs gegaan. Zonder overdadig te werk te zijn gegaan is de auto behoorlijk onderscheidend aangekleed met andere bumpers - met de voor de GT typische, gegroepede ledlampen -, spoilers, skirts en rode accenten - waarbij de rode bies onder in de voorbumper het meest in het oog springt. Gezien wij met de 'First Edition' onderweg waren, is de auto voorzien van een witte parelmoer lak, glimmend zwarte spiegelkappen en velgen en een groot schuif-/kanteldak waarbij de rest van het dak tevens zwart is. Het geheel ziet er erg goed uit en zorgt voor verbaasde blikken als je vertelt dat dit toch echt een Kia is. Met enkel het uiterlijk heeft Kia de doelstelling voor deze auto al behaald: een imagebuilder zijn voor het merk.



Positief plus

Toen we voor het eerst plaatsnamen in de nieuwe generatie cee'd viel ons de enorme vooruitgang van zowel het interieurdesign als de gebruikte materialen op. Niet eerder kwam het binnenste van de Koreanen qua kwaliteit zo dicht bij de Europese standaard. Net als bij de buitenzijde zijn de positieve kanten van het interieur gebleven: het materiaalgebruik is goed, de bagageruimte voldoende groot en de uitrusting ruim. Bovendien heeft Kia sportieve details toegevoegd die de kwaliteitsindruk alleen maar verhogen. Zo zitten de Recaro-stoelen als gegoten, kun je een koppel- en turbodrukmeter tevoorschijn halen en is ook het binnenste voorzien van allerlei roodkleurige details. Het stuur is wat aan de grote kant, al ligt het prettig in de hand. Verder is het voorzien van fraai leer met gestikte 'GT-letters'. Een wat kleinere diameter is net wat fijner voor het stuurwerk waar deze auto toe uitdaagt. Ondanks de forsere voorstoelen is de ruimte achterin verrassend groot. Passagiers van gemiddelde lengte zitten ruim en raken met hun knieën de achterzijde van de stoelen niet. De daklijn blijkt vooral optisch sterker af te lopen dan dat hij echt doet, want ook de kruinen blijven bespaard van contact met de hemel. Qua gebruikte materialen zit het in het

binnenste wel goed, al zit er een rammel in het schuif-/kanteldak.



Echt, niet mÃ©Ã©r?

Om een auto als deze aan de tand te voelen op het gebied van rij- en stureigenschappen reisden we af naar de Belgische Ardennen. Rondom de circuits Spa Franchorchamps en Zolder vonden we uitdagende, bochtige wegen die bij het karakter van de auto zouden moeten passen. Hoewel het stuurgevoel nog net niet op het niveau van concurrenten als de Ford Focus en de Renault MÃ©gane ligt, stuurt de GT direct en strak door de krapste bochten. Gripverlies treedt pas laat op en resulteert in veilig onderstuur. Last van wielspin door de 204pk die de voorwielen moeten verwerken heb je door de tractioncontrol niet, waarbij de elektronische hulpmiddelen het rijgenot niet beperken. Vooral als je accelereert vanuit stilstand of tijdens tussensprints is de versnelling elke keer weer een waar plezier. Het geluid dat de auto hierbij produceert is echter te weinig hoorbaar in de auto. Rijd je met het schuifdak open, dan hoor je een fijne, opzweepende snerp uit de uitlaat. Menig raceliefhebber in de buurt van beide circuits wendden hun hoofd af om te zien welk racemonster er langs

kwam rijden. Qua snelheid en stuurgedrag is de Pro_cee'd GT echt wat zijn naam al doet vermoeden: een GT in plaats van een volbloed hot hatch. Om te kunnen concurreren met bijvoorbeeld de Golf GTI heeft hij niet zozeer meer vermogen nodig, maar moeten zowel het onderstel als de besturing een tandje strakker zijn. Voordeel is echter wel dat de Kia ook als comfortabele reisauto ingezet kan worden en zo zijn dagelijkse bruikbaarheid verhoogt.



Koopje van de eeuw

Concurrenten kent de Pro_cee'd GT in de vorm van dik gemotoriseerde varianten van onder andere de MÃ©gane, Astra en Focus - waarbij deze onder de meest sportieve versies zijn gepositioneerd. Qua basisprijs en maximum vermogen komen de auto's min of meer overeen met de Kia, maar pak je het lijstje met daarop de standaarduitrusting van de Koreaan erbij, dan blijkt de Pro_cee'd GT een goede koop te zijn. Standaard zit hij al zeer ruim in z'n spullen en wens je - buiten de parelmoerlak en het glazen schuif- kanteldak - niks extra. Deze opties zijn overigens standaard op de inmiddels al uitverkochte 'First Edition'. Nergens vind je een auto die dit vermogen,

rijgenot en uitrusting biedt voor een dergelijk lage prijs. Zijn 'GT-karakter' is hierbij een voordeel, waardoor deze auto ook doordeweeks prima te gebruiken is voor woon-werkverkeer en in het weekend zich ontpopt tot een sportieve kar waar je een hoop plezier aan zult beleven.

Plus

- + Veel voor relatief weinig
- + Comfortabel & snel
- + Ruim interieur

Min

- Niet vrij van rammels
- Besturing nog niet geheel op niveau concurrentie
- Sportief geluid onvoldoende binnen te horen