



Martijn Verhoef  
12 maart 2015

## Frisse verschijning

Bij zijn introductie in 2011 was de Picanto een frisse verschijning in een A-segment waar de auto's het niet van hun design moesten hebben. Sinds die tijd is de auto qua verkoopcijfers in de top van het segment gebleven en begin dit jaar mocht de Kia zich nog de best verkochte auto van Nederland noemen. Hoewel de auto door het tijdloze ontwerp van Peter Schreyer nog altijd niet verveelt, acht Kia de tijd rijp voor een facelift. De auto moet een extra impuls aan de verkopen geven en door de lagere leaseprijs ook op de zakelijke markt potten gaan breken. Of de pittigheid nog steeds aanwezig is bij de vernieuwde Picanto, testen we tijdens de Nederlandse introductie.



## Weer up-to-date

Dat de Picanto nog goed mee kon komen met de concurrentie wat betreft het design, blijkt aan de bijzonder subtiele facelift waar de Kia van is voorzien. Aan het front vallen de gewijzigde grille en tiger nose op. Waar de onderste luchtinlaat groter is geworden, is de kenmerkende neus juist iets kleiner gemaakt en weer in lijn getrokken met het familiegezicht. Verder is de Kia voorzien van mistlampen en een bredere voorbumper. De zijkant is zo goed als ongewijzigd en aan de achterzijde valt voornamelijk het zwart glimmende onderste gedeelte van de achterbumper op, die samen met de bredere achterbumper het geheel net wat strakker maakt. De LED dagrijverlichting en de van diezelfde techniek gebruikmakende achterlichten zorgen ervoor dat de auto zich nog steeds niet hoeft te schamen. Voor deze verlichting moet je wel de Dynamic Line of de hierop gebaseerde First Edition kiezen. Bij de laatste krijg je gratis sportieve 14 inch wielen in plaats van wieldoppen en zijn de achterste ruiten getint. Hoewel de wijzigingen minimaal zijn en een leek de Koreaan niet direct als nieuw zou herkennen, is de auto wel weer mooi strakgetrokken om de laatste levensjaren in te gaan.



## Subtiele wijzigingen

In het interieur zijn de veranderingen mogelijk nog beperkter. De gebruikte materialen zijn vergelijkbaar met het pre-facelift model. De luchtroosters zijn nu voorzien van een chromen omlijsting en de dashboardinleg kan in verscheidene kleuren worden uitgekozen, wat het dashboard aanzienlijk opvrolijkt. Het aluminiumkleurige in de testauto is wellicht de saaie variant, durf allen gaan voor wit of zelfs geel. Kies daar dan ook gelijk de nieuwe Honey Bee exterieurlak bij en anoniem over straat gaan is er niet meer bij. Over de ergonomie hadden we geen reden tot klagen en aangezien er aan de knoppen en bediening niets gewijzigd is blijft dat zo. Een ingebouwd navigatiesysteem of in ieder geval een lcd-scherm waar voor navigatie gelinkt kan worden aan een smartphone ontbreekt nog steeds en dat is jammer. De dealer biedt een mogelijkheid tot een after-market systeem, maar dat doet behoorlijk afbreuk aan het dashboardontwerp.

Wel schermt Kia met een verbeterd audiosysteem, dat tijdens de introductie uiteraard goed getest is. En het moet gezegd worden: de tweeters die vanaf de Dynamic Line aan

# KM Kia Picanto 1.0 CVT First Edition

het circuit worden toegevoegd maken dat hoge tonen goed worden doorgegeven. Ook de rest van het audiosysteem zorgt voor een prima geluid en biedt tevens de mogelijkheid om te streamen via Bluetooth. USB- en AUX-aansluitingen zijn aanwezig, evenals een carkit. Het stuur is ook herzien, of eigenlijk de knoppen daarop. Het meest in het oog valt de bediening van de cruise control, Æ©Æ©n van de toevoegingen in de gefacelifte Picanto.



## Klein maar fijn

De voorstoelen zitten erg prettig en bieden voldoende zijdelingse ondersteuning en zitvlak. Ook voor langere personen is het prima vertoeven op de eerste twee zitplaatsen, dankzij de goede instelbaarheid. De achterpassagiers hebben het minder breed, maar het ruimte-aanbod is hier niet slechter dan de concurrentie. De Picanto is standaard geschikt voor vijf passagiers, waar dat in het A-segment lang niet altijd het geval is. De kofferbak is nog steeds niet groot, maar overige opbergvakken en bekerhouders zijn wel ruimschoots aanwezig. Een armsteun zou het rijcomfort verhogen, maar verder is de Picanto een hele comfortabele reisgenoot.



## Een tandje beter

Bij het rijden merk je ook iets van de wijzigingen die zijn doorgevoerd. Waar de oude versie nog wel eens hakerig kon schakelen, is in de nieuwe Picanto de versnellingsbak aangepast. Hierdoor is de overbrenging minder te merken en gaat het schakelen vloeiender. Het aangrijpingspunt van de koppeling is nog steeds vrij vaag, zoals we wel vaker merken in het A-segment. De Kia is leverbaar met twee benzinemotoren en één LPG-variant. De benzinemotoren hebben een inhoud van respectievelijk 1.0 en 1.2 liter. De eerste levert 69 pk en de tweede doet met 85 pk een behoorlijke duit in het zakje. Wij rijden de 1.0, hoewel de auto met deze motor aanvoelt alsof hij meer potentie heeft. Nergens wordt er echt vermogen gemist en blijft de auto best pittig, waar hij zijn naam eer aan doet. Wel maakt de auto bij het meekomen met het verkeer behoorlijk wat toeren en dit kan het verbruik niet ten goede komen. Het sturen voelt licht aan, maar op de bochtige dijken waar de auto is getest stelt de Picanto niet teleur. De auto is nergens week, maar blijft comfortabel en komt hierdoor over als een auto van een hoger segment. Ondanks dat de auto bij 120 kilometer per uur flink wat toeren maakt, blijft de geluidsoverlast ruim binnen de perken. Het windgeruis en het rolgeluid van de

banden worden netjes teruggedrongen naar de achtergrond.



## Psychologisch geprijsd

De Kia is nog steeds leverbaar als drie- en vijfdeurs, waar het prijsverschil over de gehele lijn 400 euro bedraagt. De prijzen beginnen net onder de psychologische grens van 10.000 euro met de Picanto 1.0 EconomyLine driedeurs. Voor 9.995 euro gaat deze over de toonbank en daarvoor wordt de auto met zaken als ESP, een zestal airbags en centrale deurvergrendeling geleverd. Voor meer luxe in de vorm van airconditioning, een klapsleutel als afstandsbediening, verwarmbare buitenspiegels en radio met USB heb je minimaal de ComfortLine nodig. Deze kost minstens 11.595 euro en is de enige versie die gekoppeld kan worden aan de LPG-motor. De top of the bill is de Picanto DynamicLine. Cruise control, automatische airco en een beter geluidssysteem zijn een greep uit de uitrusting. Ook Bluetooth is aanwezig, net als de genoemde LED-verlichting. Vanaf 12.595 euro staat deze auto klaar. De First Edition is gebaseerd op de vijfdeurs versie en kost daarom 12.995 euro. De auto is ook leverbaar als viertraps automaat, maar door de hoge CO2 heffing is deze versie voor 16.995 euro de

uwe. De auto wordt dan wel gelijk geleverd in DynamicLine.

Door de wijzingen heeft Kia de Picanto weer helemaal bij de tijd gebracht. De auto is een prima keuze in het huidige A-segment, niet in de laatste plaats door de zeven jaar garantie. Een goede restwaarde ligt in het verschiet, wat de auto ook aantrekkelijk maakt voor de zakelijke markt. De Picanto schept hoge verwachtingen bij Kia voor de komende jaren en gezien de kwaliteiten van deze auto moet dat wel goed komen.

## Plus

- + De prijs-kwaliteitsverhouding is uitstekend
- + Fijne motor en versnellingsbak
- + Zitcomfort is Europeaans goed

## Min

- Geen navigatie of smartlink
- Ruimte blijft niet overbemeten
- Automaat te duur