



Martijn Verhoef
20 februari 2019

Compleet en comfortabel

Kia is niet te stoppen op de Nederlandse markt. Het merk klimt in 2018 naar de vijfde plaats op de ranglijst en dat is een prestatie waar de Koreanen tot voor kort alleen maar van konden dromen. Zeven jaar garantie en gunstige privé@leasetarieven blijken stimulerend op de particuliere markt, maar door de veranderingen op het gebied van bijtelling is een riant uitgeruste Kia ook interessant op de zakelijke markt. De Kia Niro is daardoor mateloos populair, maar modellen als de Optima en Cee'd bleven nog wat achter. Met het nieuwe model van de Ceed moet daar volgens Kia verandering in komen. Reden genoeg om naast de hatchback nu ook de Sportswagon aan de tand te voelen.



Totaalplaatje

Het uitgaande model hoefde zich al niet te schamen voor zijn uiterlijk, want de auto is nog steeds een tijdloze en dynamische verschijning. Maar toch pakt Kia de opvolger grondig aan, zodat je eigenlijk geen designelementen van zijn voorganger terugziet. Des te meer gelijkenissen zijn er met de Optima Sportswagon, iets waar de kleinere telg zich zeker niet voor hoeft te schamen. Ten opzichte van directe concurrenten oogt de auto wat kleiner. Als we de cijfers ernaast leggen zien we dan ook dat de Ceed SW iets smaller en korter is dan bijvoorbeeld een Ford Focus wagon.

De ontwerpers hebben zich weer volledig uitgeleefd op de middenklasser, wat resulteert in een fraai gestileerde wagon. Geen druk lijnenspel of overdreven design gimmicks die na een halfjaar gaan vervelen, maar een stijlvol en volwassen ontwerp kenmerkt de SW. Door de strak aflopende derde raampartij oogt de auto minder hoekig dan hij daadwerkelijk is. Het is overduidelijk dat de SW het nuchtere lid van de Ceed-familie dient te zijn, gezien de komst van shooting brake ProCeed. Dat gaat de auto goed af en toch zijn er veel saaier auto's te koop in hetzelfde segment. De

achterlichten doen wel erg aan die van BMW denken en de namaak luchtroosters aan de achterzijde vinden we ook niet flitsend. Maar het totaalplaatje is ronduit positief en weer een aanzienlijke stap vooruit ten opzichte van zijn voorganger.



Luxe en eenvoud

Kun je onze kennismaking met het vorige model nog herinneren? We waren niet alleen te spreken over het flitsende exterieur, ook de inhaalslag die het merk met het interieur maakte was verbluffend. Verwacht een dergelijke revolutie niet bij de nieuwe Ceed. Op het gebied van materiaalgebruik blijft de auto net iets boven het niveau van het vorige model steken. Dat heeft niet met de afwerking te maken, die ronduit keurig is en het interieur vrij houdt van kraakjes en piepjes, maar het tamelijk donkere interieur bungelt qua uitstraling toch net onder die van de Duitse concurrenten. Opstekers zijn het fraaie scherm en de gebruiksvriendelijke bediening van de vele functies.

Kia zet ook grote stappen met het nieuwe meubilair in de Ceed. De kritiek op korte zittingen en gebrekkige verstelbaarheid is definitief achterhaald. De bestuurdersstoel is



Kia Ceed Sportswagon 1.4 T-GDi DCT7 ExecutiveL

in de ExecutiveLine elektrisch verstelbaar en voorzien van een geheugenfunctie. De wangen bieden een goede zijdelingse steun en de verlengde zitting weet ook de langere bestuurders een prima zitpositie te bieden. Bovendien kom je niet met je knie tegen hard kunststof, zodat je ook na een lange rit nog fris uitstapt. Vier inzittenden kunnen genieten van stoelverwarming en ook de stuurverwarming is behaaglijk. Bestuurder en bijrijder hebben zelfs de beschikking over stoelventilatie, die net zo goed koelt als die van veel duurdere premium modellen. Uiteraard zijn deze luxe hebbedingetjes niet aanwezig op een instap-Ceed, maar op de ExecutiveLine betekenen ze geen extra investering. De voorste inzittenden zitten riant, maar achterin is het net zo goed prima toeven. De beenruimte is ondanks de wat krappe buitenmaten prima te noemen. De hoofdruimte is wel beperkter dan bij veel concurrenten, iets wat voornamelijk veroorzaakt wordt door het panoramisch schuifdak van de ExecutiveLine. Langere passagiers zitten zelfs op de voorstoelen al snel met de kruin tegen het plafond. Ondanks de strak aflopende raampartijen blijkt de auto behoorlijk overzichtelijk. Daarnaast kun je rekenen op parkeersensoren achter - gek genoeg niet aan de voorkant - en een achteruitrijcamera. Die laatste blinkt niet uit in kwaliteit en geeft een erg korrelig beeld, ook na grondig reinigen.

Bij de eerste kennismaking schoot het door ons hoofd: dat zal wel weer een lifestyle stationwagon zijn, die flink inboet aan bagageruimte en gebruiksgemak. Niets van dit alles, want Kia weet een inhoud van 625 liter te creëren in de kofferbak. Extra organizers en een opbergvak onder de laadvloer vergroten de bruikbaarheid.



Investeren in automaat

De automaat boekt grote winst als het om marktaandeel gaat en dat hebben ze bij Kia ook door. Het kost je een niet misselijke investering van 2.000 euro ten opzichte van een handgeschakelde zesbak, maar dan heb je wel de beschikking over een automaat met zeven versnellingen en dubbele koppeling. De automaat past prima bij de smeuïge 1.4 T-GDi benzinemotor, mede doordat hij erg koppelrijk is. Moeiteloos accelereert de auto en je hebt het idee dat hij sneller is dan de fabrieksspecificaties aangeven. Zoals we bij veel automaten met dubbele koppeling merken, is de auto wat onrustig bij stapvoets rijden. Maar eenmaal op gang blijkt de DCT7 de transmissie die je moet hebben op de Ceed.

Zo goed als ongemerkt baant de bak zich een weg door de versnellingen. Wanneer het nodig is, schakelt hij in een oogwenk en zonder hinderlijk inhouden een paar verzetten terug. Op de middenconsole prijkt een Sport-knop. Hoewel die term wellicht wat onzinnig is met een niet overdreven vermogen van 140 pk, is dit op de buitenwegen en snelwegen de fijnste stand. De auto pakt vlotter op, wat bij inhaalacties goed van pas

komt. Bij het filerijden of in de bebouwde kom schakelen we de sportstand weer uit, want dan maakt de auto onnodig veel toeren en wordt hij bovendien een beetje bokkig.

De Ceed betreft je een stuk beter bij het rijden dan het vorige type. Zo is de auto goed in bochten te plaatsen en bieden de demperinstellingen meer beleving. Niet dat de auto spijkerhard is, maar het is goed te merken dat de auto een stuk dynamischer is geworden. Ook hier voegt de Sport-knop wel degelijk iets toe, want de besturing voelt net een tikje zwaarder aan in deze stand.



Vol spullen

De gemiddelde consument wil geen overdreven sportieve taferelen en het is daarom goed om op te merken dat de nadruk absoluut op comfort ligt. De isolatie is goed en de demping nog beter. Het lichtvoetige karakter van de Ceed SW werkt juist comfort verhogend, want je begeeft je moeiteloos door het verkeer. Of dat nu in de stad of op de autoweg is.



Kia Ceed Sportswagon 1.4 T-GDi DCT7 ExecutiveL

Natuurlijk werkt de uit zijn voegen barstende complete uitrusting van de ExecutiveLine behoorlijk mee om een reis met de Ceed SW een comfortabele ervaring te noemen. Dit uitrustingsniveau biedt naast de eerder genoemde zaken ook een elektrische achterklep met handsfree-functie, een automatische cruise control die in de file de Ceed met DCT7 zelf laat rijden en een erg goede JBL-geluidsinstallatie.

Maar zelfs de ComfortLine mag je eigenlijk geen instapmodel noemen met cruise control, bluetooth, een grootlichtassistent en een noodrem om ongevallen te voorkomen. Als 1.0 liter driebcilinder is de 1.0 T-GDi de lichtste motor die je kunt krijgen. In de Hyundai i30 merkten we al dat ook deze motor prima uit de verf komt. Als je opteert voor een automatische versie ben je gebonden aan de geteste 1.4 of de 115 pk sterke dieselmotor.



Aanrader

De geteste uitvoering is met 36.290 euro natuurlijk flink aan de prijs, maar laten we eerlijk zijn: concurrenten met een vergelijkbaar uitrustingsniveau zijn nog vele

duizenden euro's duurder.

Je hebt een behoorlijk ruime stationwagen met een eigentijds design en een complete uitrusting voor dit geld, bovendien zijn de rijeigenschappen bovengemiddeld. Deze optelsom maakt de Ceed Sportswagon een aanrader.

Plus

- + Complete uitrusting
- + Comfortabel qua rijden en zitten
- + Grote bagageruimte

Min

- Beperkte hoofdruimte
- Donker interieur
- Korreilig beeld achteruitrijcamera