Martijn Verhoef

Niet voor iedereen

Kia is goed op dreef in Nederland. Al maandenlang verblijft het merk in de hoogste regionen van de verkooplijsten, waarbij de Koreanen in zowel de zakelijke als particuliere markt goed scoren. Echte kaskrakers zijn natuurlijk de Niro en Picanto. Auto's die veel waar voor hun geld bieden en daarmee uitstekend passen bij de nuchtere Nederlandse mentaliteit. Een stuk minder nuchter is de ProCeed, die niet is besteed aan verlegen mensen. En daar zijn er blijkbaar een hoop van, want Kia verkocht alleen al dit jaar meer Niro's in ons land dan het totale aantal ProCeeds sinds de introductie.

Dat komt ook doordat je voor je gevoel meer betaalt voor een mooie, maar minder praktische koets dan die van een Ceed SW. Maar wellicht komt het ook door het tot voor kort leverbare motorenpalet, dat naast een 1.0 en 1.4 een wel heel groot gat bevatte in vermogen naar de krachtigste en veel duurdere GT. Met de nieuw geÃ¯ntroduceerde 1.5 T-GDi met 160 pk wordt dat gat meer dichtgelopen. Naast die nieuwe krachtbron is de ProCeed ook voorzien van gewijzigd infotainment. Reden

genoeg om de auto in de test te hebben.

'Luchtinlaten'

We vinden de ProCeed nog steeds het knapste lid van de Ceed-familie. De testauto is als GT-PlusLine in het Infra Red uitgevoerd en beschikt standaard over fraaie 18 inch wielen. Waar je aan de voorzijde nog verwijzingen naar zijn familieleden kunt ontdekken, is vanaf de A-stijl van de ProCeed alles anders. De voorruit is laag geplaatst en de raampartijen aan de zijkant lopen scherp af naar de achterzijde toe, wat bijna aan een coupÃ©vorm doet denken.

De derriÃ¨re is met zijn langwerpige achterlichten, driehoekige remlicht en dakspoiler vanuit elke hoek mooi. Doordat de auto in sporttenue is gehesen, ontkom je niet aan de nodige nep-luchtinlaten en het nodige spoilerwerk. Kia combineert de sportieve zwarte accenten met behoorlijk wat chroom op de raamlijsten en dorpels, wat een hele goede combi is met de rode lakkleur. In tegenstelling tot bij de GT zitten de uitlaatstukken er voor de sier op, want het daadwerkelijke pijpje zit weggestopt onder de achterbumper.

Verschil moet er zijn. Hoewel de auto al ruim drie jaar op de markt is, gaat het ontwerp van de ProCeed niet vervelen. Het uiterlijk van de shooting brake doorstaat de tand des tijds prima.

Tikje gedateerd

Vanbinnen is dat minder het geval, al weet Kia met een aantal aanpassingen wel de levensduur te rekken. Zo is de auto inmiddels voorzien van digitale tellers achter het stuur, waarop je verschillende rijfuncties kunt tonen. Eerlijk gezegd voegt het scherm niet veel toe ten opzichte van analoge tellers met een scherm ertussen, omdat je niet veel kunt personaliseren. De snelheidsmeter en toerenteller blijven altijd op hun plek en alleen middenin kun je ritinformatie, multimedia en navigatie tonen. Het geheel komt wel heel duidelijk en rustig over en is bovendien goed afleesbaar. Midden op het dashboard heeft Kia ook een groter scherm geplaatst, waardoor de luchtroosters een iets andere vorm kregen. Het infotainment werkt snel en is voorzien van fijn werkende navigatie, smartphone-koppeling en internetservices zoals up-to-date verkeersinformatie.

Qua resolutie en layout zien we inmiddels wel mooiere schermen bij concurrenten, maar het systeem start wel lekker snel op en bovendien is ook dit scherm prima afleesbaar. Het beeld van de achteruitrijcamera wordt wel heel korrelig weergegeven, wat niet meer helemaal van deze tijd is. Datzelfde geldt voor de bediening van de klimaatinstellingen. Ergens wel fijn dat we nog gewoon fysieke druk- en draaiknoppen hebben, maar de indeling en rode verlichting doet gedateerd aan. Scoren doet de ProCeed gelukkig ook, want qua afwerking heb je geen reden tot klagen. Geen kiertje teveel en wars van kraakjes en piepjes, zoals we gewend zijn van het Koreaanse merk.

Hoge zit

Bovendien biedt de auto voldoende opbergmogelijkheden, kun je de telefoon draadloos opladen en stel je eenvoudig twee geheugenstanden in op de bestuurdersstoel en buitenspiegels. En dat allemaal standaard!
Over de stoelen gesproken: in de testauto zijn nagenoeg dezelfde zetels geplaatst als die we in de GT aantroffen en dat betekent dat je erg goed ondersteund wordt bij zowel

benen als lijf. De stevige wangen houden je op de plek in bochten en gaan ook na een lange autorit niet vervelen. Nadeel is nog steeds dat je behoorlijk op de bok zit in de ProCeed, een zithouding die we niet bij een sportieve shooting brake vinden passen. Mede door het geplaatste panoramisch schuifdak houdt de hoofdruimte ook niet over, wat een reden voor langere bestuurders kan zijn om de enige optie niet te kiezen. Het moge duidelijk zijn dat je voor een Ceed SW gaat als je met het verstand kiest, want die auto biedt simpelweg een bak meer ruimte in een interieur dat verder nagenoeg identiek is. Maar die auto kan weer niet tippen aan de uitstraling van 'onze' testauto.

Krachtbron met bewijsdrang

Je merkt wel degelijk verschil in rijgedrag ten opzichte van de wat bravere Ceed. De wegligging van de auto is ontzettend goed, waarbij het comfortabele karakter nooit helemaal wordt losgelaten. Als je de Sport-knop op de middenconsole indrukt, rijdt de auto het lekkerst. Vlot oppakken, direct stuurgevoel en langere versnellingen doen de auto zeker sportief overkomen. Bovendien weet de nieuwe 1.5 T-GDi zich te bewijzen als een hele soepele en proactieve krachtbron. De auto is merkbaar sneller dan met de

140 pk sterke 1.4 die wordt opgevolgd. De zeventraps automaat met dubbele koppeling blijkt ook in deze configuratie de transmissie die je moet hebben. Je betaalt weliswaar 2 mille extra ten opzichte van de handgeschakelde versie, maar daar krijg je ook nog een adaptieve cruise control en stuurhulp voor die in combinatie met de handbak niet leverbaar zijn.

Ander argument om voor de DCT7 te gaan, is dat in combinatie hiermee binnenkort mild-hybride techniek wordt geleverd. Daarmee rijd je net iets zuiniger, zij het in theorie. Op de testauto is deze techniek nog niet aanwezig, dus we kunnen je niets over het praktijkverbruik van de MHEV zeggen. Toch hebben we over het praktijkverbruik van de 1.5 zonder extra batterij ook geen klagen, want we scoren een redelijke 7,6 liter op de 100 kilometer. Door de tankinhoud van 50 liter is een pompbezoek dus geen dagelijkse bezigheid.

Zijn meerprijs waard?

Als GT-PlusLine zit de auto zoals gezegd zeer goed in de spullen, want naast de

metallic lak kun je alleen het schuifdak van 895 euro kiezen. En waarom dat een optie is, kun je twee alinea's terug lezen. Het is dus veel meer werk om op te noemen wat er wel in de auto is gesleuteld, dus we houden het bij de highlights: elektrisch verstelbare bestuurdersstoel met geheugenfunctie, fijne JBL-audio, een elektrisch bedienbare achterklep en keyless entry zijn inbegrepen als je deze uitvoering kiest. Met een totaalprijs van 38.585 euro heb je dan een overcomplete auto voor een heel schappelijke prijs. Maar het kan ook minder weldadig, want als GT-Line is de auto 2.000 euro goedkoper.

Dan moet je wel fijne opties als het draadloos oplaadstation en de slimme elektrische achterklep missen. Is de automaat geen must, dan kun je ook nog voor de 1.0 driecilinder met 120 pk opteren. Die auto is voor bijna 31 mille de jouwe.
Ten opzichte van een vergelijkbaar uitgeruste Ceed SW ben je altijd duurder uit met een ProCeed, maar je krijgt daar ook wel een bak extra uitstraling voor terug. Een uitstraling die gezien de verkoopcijfers niet aan iedereen besteed is, maar zo wordt elke ProCeed die je ziet nog eens extra bijzonder.

Plus

+ Nog steeds een fraaie verschijning
+ Veel uitrusting voor je geld
+ Fijne nieuwe motor

Min

- Hoge zit met beperkte hoofdruimte
- Interieur raakt gedateerd