



Jan Westerhof
18 november 2009

© Rijtesten.nl

SlovaKIA

Toen ik gedurende het afgelopen half jaar in Wenen woonde, viel het mij op hoeveel Kia's er daar met een Slowaaks kenteken rondreden. Nu ligt de Oostenrijkse hoofdstad weliswaar slechts een 60 kilometer van de Slowaakse grens verwijderd, maar dat verklaart de relatieve frequentie natuurlijk niet. Achter de verklaring van die populariteit van de cee'd in Slowakije kwam ik pas na een bezoek aan de hoofdstad Bratislava. Toen ik daar een vriendin bezocht, passeerden we een billboard dat schreeuwde: "SlovaKIA!". Inderdaad: de cee'd wordt in al zijn verschijningsvormen in Slowakije gebouwd.



© Rijtesten.nl

Byte Blue

De argumentatie om de cee'd " in dit geval de praktische SW - te testen staat natuurlijk niet in relatie tot deze persoonlijke ervaring. Sinds de zomerstop bouwen ze in Zilina namelijk de gefacelifte cee'd. Nu probeerde Kia met de cee'd al heel behoorlijk om zich met de spreekwoordelijke Golf te gaan meten, maar sinds de facelift moet de stap naar de "benchmark"™ volgens de Zuid-Koreanen nog kleiner zijn geworden.

Uiterlijk gezien was de cee'd al niet een auto om je voor te schamen. De middenklasser van Kia was en is ook na de update als vijfdeurs weliswaar een beetje suf en doorsnee, maar zeker niet verkeerd om te zien. De SW mag met zijn Peugeot 407-achtige C-stijl daarentegen al wat opvallender worden genoemd en de driedeurs pro_cee'd zag er simpelweg al lekker uit. In een flitsende kleur komt er doorgaans extra uitstraling op een auto en deze bewering wordt onderstreept door het erg fraaie "Byte Blue"™ op



Kia cee'd Sporty Wagon 1.6 CVT EcoDynamics F

de geteste cee'd SW. Een aanmoediging voor importeurs om persauto's een andere kleur dan zwart of zilver te geven: extra cachet en onderscheid af fabriek.

De uiterlijke nieuwigheden daar gaat het echter om: die behelzen een compleet vernieuwd front en een licht veranderde achterzijde. De vraag of die nieuwe voorzijde mooier is geworden laten we aan u over. Persoonlijk sta ik er vrij neutraal tegenover en vind ik de gewone cee'd met de nieuwe neus iets fraaier, terwijl de SW in mijn ogen iets homogener is vormgegeven met het oude gezicht.



Ruim en praktisch

Voor de iets meer dan twintig mille die Kia voor de geteste cee'd vraagt krijg je een auto die aanmerkelijk voordeliger is dan de standaard keuzes in de Golf-klasse. Niet dat de auto zo extreem veel luxueuzer is uitgerust dan de concurrentie, maar je betaalt bij Kia



gewoon duizenden euroâ€™s minder voor iets vergelijkbaars. Zo had de geteste cee'd een gescheiden klimaatregeling, lichtmetalen wielen en een opvallend hoogwaardig en goed klinkend audiosysteem met stuurwielbediening dat overigens gewoon standaard is op alle uitvoeringen.

Wat op onze cee'd als enige gemis werd ervaren, was een cruise control. Gelukkig is die brandstofbesparende comfortvoorziening in Nederland voor deze prijs echter wel bij de standaarduitrusting inbegrepen. Onze testauto was namelijk een zogenaamde â€™First Editionâ€™ en die kent net even andere uitrustingsspecificaties dan de standaard uitrustingsniveaus in Nederland. Dit heeft voornamelijk uiterlijke consequenties met zijn lichtmetalen wielen, donker glas achter en hier en daar een interieurstripje.

Waar het bij een stationcar in de middenklasse echter veel meer om draait is de geboden ruimte. Dat is bij de cee'd SW meer dan gemiddeld royaal te noemen. De reizigers zitten niet slechts op bijzonder fijne en onverwacht goed zittende stoelen, maar ook de zitruimte is overal dik voor elkaar en de kofferruimte is zelfs groot te noemen: met 534 liter inhoud een stuk groter dan contractanten zoals de Renault M@gane Estate of die eeuwige Golf Variant. Bovendien is de kofferruimte mooi ingedeeld met een dubbele bodem die een vakverdeling in uiteenlopende formaten heeft. Het meest praktisch is hier de mogelijkheid om je boodschappentas rechtop in een uitsparing te zetten waardoor hij niet omvalt. Bij veel andere merken zit een dergelijke nis achter de wielkasten en dus niet handig dichtbij, terwijl deze voorziening bij de Kia direct achter de opening van de klep zit: reuzebruikbaar.



Leder en plastic

Waar het prijsverschil met de concurrentie wel enigszins naar voren komt is in de gebruikte materialen van het dashboard. Je kunt absoluut niet beweren dat het keihard ouderwets plastic is, maar het haalt het niveau van de Duitse concurrentie net niet. De bovenlaag van het dashboard mag dan nog softtouch zijn: het materiaal dat de Slowaken in de rest van het interieur monteren is niet meer dan doorsnee en hier en daar zelfs aan de harde kant.

Wat naar mijn persoonlijke mening genoemd moet worden is het fijne stuur dat Kia monteert: bekleed met leder en lekker in de hand liggend geeft dat de chauffeur een lekker gevoel en het ziet er nu eenmaal fraai uit. Spijtig des te meer dat de besturing op zich nogal licht en gevoelloos is. Het is niet slecht, maar het moest iets meer gevoel geven. Het past echter wel bij de wegligging van de cee'd™: de auto is weliswaar



betrekkelijk hard en straf geveerd, maar niet op een sportieve en dynamische wijze. De cee'd is eerder een comfortabele auto met een keurig en voorspelbaar weggedrag. Gewoon het vertrouwde en niet spannende rijgedrag zoals de meeste cee'd-consumenten het graag zullen zien.



© Rijtesten.nl

Zuinige toerenmotor

De aandrijflijn van de cee'd is er eentje zoals ze die in Azië perfect weten te maken: een vlot en soepel toeren draaiende vierpitter met zestien kleppen die gekoppeld is aan een fijne en direct schakelende vijfbak. Van downsizing met turbo's en zuinige zesbakken dus geen sprake. Wel van een start-stop systeem dat door Kia 'ISG' wordt genoemd en vooral de bijtellingjagers interesseert. De combinatie van een welwillig toerenmachientje met vooral topvermogen en het ISG is op het eerste gezicht een beetje een vreemde combinatie, maar het functioneert wel blijkt na het berekenen

van het testverbruik.

De 124 pk van de 1.6 komen pas los als de motor - weliswaar gewillig - toeren maakt en dat is in theorie niet gunstig voor het verbruik. Hij mag bij dergelijk gebruik wel lekker vlot zijn, maar is dan tevens vrij rumoerig. Niet dat hij nu zo rauw klinkt, maar we zijn dergelijke toerenmotoren niet meer echt gewend tegenwoordig. Zoals gezegd functioneert het als geheel wel, want ondanks het gemis " zeker qua geluidsniveau - van een zesde versnelling kwam het testverbruik op een hele competitieve 6.8 Liter per 100 kilometer uit.



Sympathiek en vertrouwd

Die Kia cee'd™ SW is sympathiek gezegd een prima auto: er is niets dat hij bovengemiddeld goed doet en hij kent ook geen grote nadelen. De auto rijdt zoals je



mag verwachten en is met zijn 124 pk zelfs rap te noemen. Dat je daarbij nog relatief zuinig in de rondte rijdt is een mooie bonus, want de meeste Kia's zullen toch verkocht worden vanwege de financiële aspecten. Hij is echt aanzienlijk voordeliger dan de concurrentie en zelfs zonder dit prijsverschil zou de Kia gewoon een goede auto zijn: dat is een groot compliment voor Kia's grote stappen voorwaarts. Hij mag dan qua afwerking en gevoel nog net even iets minder aanvoelen dan de bekende middenklassers, hij biedt wel heel veel ruimte, frisse looks en een fijne zitpositie. Wat echter vooral zo prettig was aan de cee'd was het vertrouwde gevoel dat hij je gaf bij het rijden. Je weet precies wat je van de auto mag en kunt verwachten en een dergelijk gevoel is wellicht een nog groter aankoopmotief dan de prijs.

Plus

- + Ruimte interieur en kofferbak
- + Lekker vijfbak en vlotte motor
- + Voordelige auto, maar absoluut geen goedkoop gevoel

Min

- Afwerking hier en daar
- Geluidsniveau
- Stijffe demping en vering