



Arnold van Schepen
22 september 2012

Overtuig uzelf

Een klein half jaar terug maakten we kennis met de nieuwe Kia cee'd en raakten we onder de indruk van Kia's jongste. De middenklasser van het Zuid-Koreaanse merk is binnen twee generaties uitgegroeid tot de nachtmerrie van elke Europese fabrikant. Het tijdsbestek waarin het merk zijn ambities heeft waargemaakt, de kwaliteitssprong en de ommekeer op designgebied liegen er niet om. Met de nieuwe cee'd Sportswagon willen de Koreanen een nog grotere hap uit de taartdiagram van de verkoopstatistieken nemen. In het C-segment is de concurrentie weliswaar niet mals, maar na de eerste ontmoeting begrijpen we de onrust in Wolfsburg, Keulen en RÃ¼sselsheim.



Met oog voor detail

Met twee Red Dot design awards in de broekzak kun je stellen dat het merk zijn zaakjes designtechisch meer dan op orde heeft. Kia's zijn heden ten dage van afstand als Kia te herkennen, dankzij de inspanningen van de meneer die ooit de roemruchte Audi TT gestalte gaf. Was de vorige stationwagen-variant van de cee'd (de Sporty Wagon) nog tot en met de achterdeuren gelijk met de vijfdeurs, de nieuwe Sportswagon is vanaf de B-stijl compleet anders. En profil gezien staat er een strakke, elegante, maar zeker ook zakelijk gelijnde station. De lijnen van Peter Schreyer geven in elk geval minder aanleiding tot discussie dan de Fluid Sculpture-vormtaal van concerngenoot Hyundai. De achterlichten tonen sterke gelijkenissen met die van de hatchback, maar bij nadere inspectie blijken ze wel degelijk anders gemodelleerd te zijn. Bovendien heeft de Sportswagon altijd leds in de achterlichten. De verwantschap met de vijfdeurs is overduidelijk, maar de inwisselbaarheid van de componenten achter

de B-stijl is nihil.



Goede cijfers

Met alleen een mooi snoetje kom je er niet, en dus heeft Kia ook zijn best gedaan op het rationele aspect van marketing: goede feiten en cijfers. Aan lifestyle stations doet Kia niet en daarom is de bagageruimte en het interieur zo ruim en praktisch als maar kan. Om met dat laatste te beginnen: de Sportswagon is altijd voorzien van Kia's bagage fixeer systeem. Dit is een verschuifbare arm die over twee rails in de bagagevloer bewogen kan worden. We kennen het systeem uit Audi Avants en het is net zo praktisch, maar dan zonder de meerprijs.

Met de achterbank en het afdekscherm op hun plek heeft de bagageruimte een inhoud van 528 liter. Wanneer de rugleuningen en zittingen van de achterbank (40:60 deelbaar)

KM Kia cee'd Sportswagon 1.6 GDI Plus Pack

weggeklapt zijn, biedt de kofferruimte plaats aan 1.642 liter goederen. Wanneer deze een grote massa draagt, kan de bestuurder het bagagenet direct achter de voorstoelen vastzetten om het doorschuiven van lading bij hard remmen te voorkomen. In een vergelijking met de Duitse concurrenten (Golf, Focus, Astra) biedt de cee'd Sportswagon de meeste ruimte, maar ten opzichte van zijn voorganger is de bagageruimte van de Sportswagon marginaal kleiner geworden. Een gevolg van het lijnenspel. Dit heeft ook gevolgen voor de grootte van het kofferdeksel, door een aflopende daklijn wordt deze korter. Tel deze beide factoren op, en je ziet dat de stahoogte onder de vijfde deur klein wordt. Kia heeft dit probleem ondervangen door het scharnierpunt een centimeter of 20 naar voren te brengen: hierdoor scharniert het laatste deel van het dak met het kofferdeksel mee. Het resultaat is een stahoogte van bij 2,07 meter. Een prettig gegeven voor het langste volk op aarde.



Optellen

Voor ons Nederlanders is het evenzo prettig dat de werkplek voor de bestuurder op grotere lichaamslengten is gebouwd. De instelmogelijkheden van stoel en stuurwiel zijn prima en de hoofdruimte laat evenmin te wensen over. Het dashboard is met zorg vormgegeven en met precisie gebouwd, geen straf om dagelijks naar te kijken. De highgloss afwerking die deel uitmaakt van het Plus Pack is mooi, maar zeer besmettelijk. Dankzij dit pakket zijn de voorstoelen ook voorzien van lendesteunen waarvan de elektrische verstelling wel erg enthousiast is; een druk op de knop resulteert in een duw in de rug. Maar zit je eenmaal goed, dan houdt je het ook uren vol op deze stoelen. Met name de lange stoelzitting zal door langere mensen gewaardeerd worden.

De line-up van uitrustingsniveaus is overzichtelijk. De standaarduitvoering van €18.995 biedt naast alle elektronische actieve veiligheidssystemen en zes airbags ook in kleur gespoten spiegels, dakrails en elektrische ramen voor en spiegels. Voor een airco vraagt Kia 1.000 euro. Het Comfort Pack vult de standaarduitrusting aan met bochtverlichting, mistlampen voor, lederen pook- en stuurwielbekleding, cruise control en flex steer (instelbare stuurbekrachtiging). Dit pakket vergt ook een investering van 1.000 euro. "Ons" Plus Pack levert de Kia-dealer voor een verdere investering van 2.000 euro, maar dan begint het er behoorlijk op te lijken: dual-zone climate control, navigatie met achteruitrijcamera, zelfdimmende binnenspiegel, regensensor en parkeersensoren achter. De achterpassagiers hoeven vanaf dit uitrustingsniveau ook niet langer zelf hun raampjes open te zwingelen.

Met de nieuwe Sportswagon komt Kia ook met nieuwe uitrustingsopties die vanaf het Super Pack beschikbaar zijn. Voor een verdere investering van twee mille krijgt de nieuwe eigenaar een parkeerassistent voor fileparkeren, rijbaanassistent en het TFT Supervision instrumentarium. Dit laatste biedt een bijzonder fraai en met zorg vormgegeven beeldscherm in de snelheidsmeter. Mocht er nog tweeduizend euro in uw portemonnee kriebelen, dan verkoopt Kia u graag nog het Premium Pack. De Sportswagon wordt dan voorzien van leren bekleding, stoel- en stuurverwarming,

KM Kia cee'd Sportswagon 1.6 GDI Plus Pack

elektrische stoelverstelling en adaptieve xenonverlichting. Dat betekent ook dat de aanschaf van een fully loaded Kia cee'd Sportswagon een aanslag van 27 mille op het banksaldo doet. Ook wanneer je eigenlijk alleen xenon op je cee'd wilt.



Geen gedownsize, geen gemis

Onze kennismaking met de Sportswagon is ook onze eerste kennismaking met de 1.6 GDI benzinemotor. Waar je over het uitrustingsniveau best wel een avondje kunt prakkiseren, qua motorisering is de keuze klein: benzine of diesel. Wij kozen de benzinemotor voor een testrit over een zeer gevarieerde testroute. Vooral om te kijken of deze motor tussen het downsizengeweld potten kan breken. Een sterk punt van de motor blijkt al bij de start: het blok loopt erg stil en trillingsvrij. De cee'd is een auto die amper gewenning vraagt, je rijdt er zo mee weg. Zodra je voor het eerst wegrijdt heb je meteen goede controle en feeling met de slag en het aangrijppunt van het

koppelingspedaal. De zesbak schakelt licht en precies, zoals vroeger alleen Japanners dat konden.

Tijdens het rijden op constante snelheid en accelereren blijft het mooi stil in de cee'd. Nauwelijks windgeruis, geen onderstelgeluiden, een uitermate stille motor en een beetje bandengeluid. Pas wanneer je de motor boven de 4.000 toeren laat werken hoor je dat je met een viercilinder benzinemotor onderweg bent. De trekkracht onderin die kenmerkend is voor de downsize turbomotoren mis je uiteraard, maar de 1.6 GDI bouwt zijn vermogen mooi lineair op. Een rechterbocht in de 3 met 1.400 toeren deert 'm niet. Zodra het toerental boven de 2.000 omwentelingen per minuut komt schiet het prima op met de cee'd. Hoewel we niet gepoogd hebben om zo zuinig mogelijk te rijden - daarvoor was de route te kort - kwam de boordcomputer tot een gemiddeld verbruik van 6,4 liter per 100 kilometer. Een dikke 1:15,5 op een route door de stad, buitenwegen en snelweg. Met een beetje goede wil en onder de juiste omstandigheden is het verbruik zeker nog verder te drukken.



Het moet raar lopen...

Om in de Golf-klasse potten te kunnen breken moet je van goeden huize komen om de consument voor je te winnen. Dat Kia dat kunstje beheerst mag intussen duidelijk zijn. Een herkenbare en consequente vormtaal bindt de modellen onderling, en ook de bouwkwiteit mag er zijn. Dat de Koreaanse interieurs er mogen zijn weten we na onze testen van de Picanto, Rio en Optima. Bovendien rijdt de cee'd Sportswagon gewoon goed: niet te hard en ook niet te zacht geveerd en hij heeft een uitermate volwassen stuur- en rijgedrag. De prijs-kwaliteitverhouding mag er zijn, de zeven jaar garantie ook. Beslist geen auto om van je shortlist te schrappen vanwege zijn Koreaanse roots. Gelukkig zijn xenofoben onder autoconsumenten een uitstervend soort, en daar vaart Kia - terecht - wel bij.

Plus

- + Bouwkwaliteit
- + Rijgedrag
- + Ruim, praktisch, doordacht

Min

- Klein motorenpalet
- Xenon alleen in duurste optiepakket