Wilbert Huls
20 oktober 2007

Whatâ€™s in a name?

Nadat de vijfdeurs hatchback met de naam cee'd bijna een jaar geleden op de markt verscheen, komt Kia nu met de tweede carrosserievariant van die auto, namelijk de stationwagon. Hij heeft de originele naam Sporty Wagon meegekregen. Binnenkort zal de driedeurs Pro_cee'd nog volgen en daarnaast heeft Kia nog verschillende ideeÃ«n om de cee'd ten volle uit te buiten. Met de cee'd Sporty Wagon wil Kia de gevestigde orde in de compacte middenklasse bestormen voor wat betreft de stationwagons. Moeten bestsellers als de 307 en Focus zich zorgen gaan maken? En is de auto daadwerkelijk een sportief wagentje, of moeten we de naam toch meer als een poging zien om origineel te zijn?

Onderscheidend achterwerk

Het front van de Sporty Wagon is identiek aan dat van de vijfdeurs cee'd. Evenwichtige lijnen en duidelijke vormen maken de voorkant overzichtelijk, maar zeker wel bijdetijds. Bij de trapezoÃ¯de boven- en ondergrille lopen lijnen naar buiten toe weg. Ook rond de mistlampen en bij de koplampen lopen lijnen die allemaal ergens midden voor de auto lijken weg te komen. Deze niet in het oog springende lijnen zorgen ervoor dat het geheel vlot oogt.

Van de zijkant is de Sporty Wagon tot vlak voor de achterkant eigenlijk een dertien in een dozijn stationwagon. Weinig spannende, maar vooral doeltreffende belijning vormen de auto. De laatste stijl daarentegen is erg leuk vormgegeven. Waar de auto â€˜en silhouetteâ€™ absoluut saai te noemen zou zijn met een rechte laatste stijl, hebben de designers zich hier van hun originele kant laten zien met een teruglopende

stijl. Helemaal origineel is het natuurlijk niet met de Peugeot 407SW in het achterhoofd, maar het is in ieder geval wel onderscheidend van de massa. De auto krijgt zo met Ã©Ã©n simpel detail toch een geheel eigen gezicht, of beter gezegd: een geheel eigen kont. Nog een opvallend aspect aan de achterzijde is de achterklep, die scharniert namelijk niet net boven het achterraam, maar dat punt ligt een stukje voor de rand van het dak. Hierdoor krijg je niet alleen een zeer ruime opening, maar heb je ook nog eens minder last van de klep bij het inladen van spullen.

Het Sporty-aspect blijkt nog niet direct uit het exterieur, of het moet zijn dat de 17 inch velgen daarvoor moeten zorgen, maar die kun je natuurlijk onder vrijwel iedere stationwagon binden. Het donkere kunststof in de grille en rond de mistlampen en de zilverkleurige dakreling zorgt in ieder geval wel voor een trendy aanblik. Maar de term Sporty is voor het uiterlijk nog wat teveel van het goede.

Overzichtelijk

Het interieur zal voor wie bekend is met de vijfdeurs cee'd een feest van herkenning zijn. Hetzelfde dashboard en dezelfde stoelen zijn ook in de hatchback terug te vinden. De trapezoÃ¯de vorm van het front van de auto komen in een wat afgeronde vorm terug in het dashboard. Alle instrumenten en ventilatieroosters die middenin het dashboard zijn geplaatst worden omkaderd door een dergelijke lichtgrijze vorm. Het grote hart van het stuur is ook weer van een dergelijke vorm, al is hij wel veel sterker afgerond. Het hele dashboard oogt opgeruimd en overzichtelijk. De gebruikte materialen zijn prima, geen top of the range, maar zeker op zijn plek. Wel lijken sommige kunststof delen erg makkelijk vuil aan te pakken. Met een nat doekje is het wel zo weer weg, maar de gemiddelde automobilist wil toch niet te vaak met een sopje in de weer zijn. De afwerking van het dashboard, en de rest van het interieur, is ook prima voor elkaar. De oranje dashboardverlichting van de goed afleesbare klokken en

de centrale informatieschermpjes geven een warme gloed aan het interieur, zolang deze tenminste niet op volle kracht brandt, maar uiteraard is dit door de bestuurder te regelen.

Doordat de geteste Sporty Wagon was uitgerust met een navigatiesysteem, zijn er drie schermpjes in de middenconsole te vinden. Het bovenste en grootste scherm is van de boardcomputer met wat aanvullende informatie als tijd en buitentemperatuur. Het onderste scherm hoort bij het automatische airconditioningsysteem en het middelste is van het navigatie- en audiosysteem. Het frappante is dat dit schermpje haast het kleinste is van de drie. In ieder geval qua breedte. Het laat zich dan ook niet moeilijk verklaren dat het bedienen van zowel het audio- als navigatiegedeelte niet heel makkelijk gaat. Het aflezen van informatie mag haast gepaard gaan met een vergrootglas. Ook de menustructuur wordt niet heel snel duidelijk, puur omdat je een stuk overzicht mist, wat je op een groot scherm wel kan hebben. De gesproken instructies zijn wel duidelijk. De soms wat tÃ© vriendelijke vrouwenstem met haar â€˜alstublieftsâ€™ geeft duidelijk aan wat de bedoeling is en zodoende zou het schermpje tijdens het rijden ook niet per se geraadpleegd hoeven worden. Toch staat er af en toe wel wat extra informatie op het scherm zoals aanwezige flitsers, te hoge snelheid ten opzichte van de toegestane snelheid of alternatieve routes vanwege mogelijke vertragingen. Deze informatie ontgaat de bestuurder dan ook snel. Het audiosysteem kan overigens ook overweg met MP3-spelers en USB-sticks middels de twee aansluitingen die zich voor de versnellingspook bevinden.

De stoelen zijn in de X-ecutive uitvoering standaard in half leer, half stof uitgevoerd. Een aardige combinatie, want de stof met golvende structuur zorgt ervoor dat het geheel een vrolijke, maar toch degelijke uitstraling krijgt. De stoelen zitten op zich prima, al vergt een eerste goede verstelling even wat probeertijd. De zitting en leuning zijn relatief hard en de leren wangen en lendensteunen zorgen voor de nodige grip. Sportstoelen is een groot woord, daarom lijkt me een kwalificatie als â€˜sporty stoelenâ€™ wel op zijn plek. Op de achterbank is voldoende ruimte voor zowel kinderen als volwassenen om een goede plek in te nemen. Het smalle plekje in het midden kan, indien ongebruikt, ingenomen worden door een leren armsteun die in de leuning zit

verwerkt. Met 534 liter bagageruimte heeft de Sporty Wagon een te verwachten laadruimte. Toch zijn er autoâ€™s met een kleinere bagageruimte te vinden, die meer lijken te kunnen verstouwen. Het lijkt hem ook met name te zitten in de breedte die ter hoogte van de achterwielen behoorlijk minder is. Met de achterbank in twee delen neergeklapt is de bagageruimte uit te breiden tot meer dan het drievoudige.

Gelijkmatig goed

De gereden Sporty Wagon is uitgerust met een tweeliter dieselmotor die gebruik maakt van de verbeterde Bosch inspuittechnologie. Met een maximaal vermogen van 140 pk en een maximaal koppel van 304 Nm zou het niet behelpen moeten zijn in een compacte middenklasser. En dat blijkt ook wel. De motor heeft voldoende pit om zowel vlot vanuit stilstand weg te rijden en om te accelereren vanaf een bepaalde snelheid. De krachten komen al vlot beschikbaar en lijken daarna heel gelijkmatig verdeeld te zijn

over het toerengebied. Dit gelijkmatige zorgt aan de ene kant voor een heel relaxt rijgedrag, maar aan de andere kant vlamt de auto nooit echt. De auto kan wat vlak over komen, je zou haast vergeten dat er continu voldoende vermogen en koppel aanwezig is. Uiteindelijk kun je er prima op een vlotte manier mee door het dagelijkse verkeer komen, want daarvoor heb je geen scherpe randjes nodig natuurlijk.

De zelfontbrander is gekoppeld aan een handmatig geschakelde zesversnellingsbak, die zich prettig en precies laat bedienen. Met het vroeg vrijkomende koppel is het mogelijk om zeer vlot op te schakelen en toch soepel te rijden volgens â€˜het nieuwe rijdenâ€™. Hiermee is het door Kia geclaimde verbruik van 5.6 liter per 100 kilometer ook daadwerkelijk haalbaar. Toch vraagt dit wel een zeer bewuste rijstijl, want met wat vaker â€˜te laatâ€™ opschakelen en eens een keer wat assertiever rijgedrag kom je er vrijwel direct bovenuit. Dit resulteerde dan ook in een gemiddeld testverbruik over ruim 700 kilometer van 6.8 liter. Helemaal niet onaardig, maar toch niet helemaal in overeenstemming met de fabriekswaarden. Een nadeel van het zuinige rijden is het rauwere dieselgeluid wat vrijkomt in het lagere toerengebied. Met name stationair en tot zoâ€™n 2.000 toeren per minuut is de motor best nadrukkelijk aanwezig. Daarboven wordt het geluid minder storend.

Uit de besturing en wegligging zou ook moeten blijken of de term Sporty ook meer is dan een naam alleen. En uit de besturing blijkt het niet. Deze is prima voor de eerder genoemde rustige rijstijl, maar voor het nauwkeurigere werk met wat meer snelheid komt hij toch te kort. Dit had best wat directer mogen zijn. Opvallend is dat juist het onderstel wel weer sportief aanvoelt. Er is een goede, duidelijke communicatie met het wegdek. Oneffenheden worden goed doorgegeven en in bochten lijkt het onderstel geen krimp te geven. Zelfs met wat meer snelheid, laat het onderstel van de Sporty Wagon zijn grenzen niet kennen. Het aanwezige ESP kan lang wachten alvorens het om assistentie verzocht wordt. Nu zullen de gemiddelde gebruikers de grenzen vrijwel nooit opzoeken, al is het maar omdat deze auto vanwege de gelijkmatige power en de besturing daar ook niet echt toe uitlokt, maar het is toch fijn om te weten dat in een eventueel benard moment de auto tot veel in staat is.

Totaalplaatje

De naam Sporty Wagon blijft een moeilijk punt. Qua onderstel zou je een term sport zelf in de mond kunnen nemen, maar verder is het allemaal niet Ã©cht sportief te noemen. Er zijn wel wat aspecten die die richting uit gaan en daarom is het denk ik ook goed om Sporty niet te verwarren met sportief. Het moet toch gezien worden als een uiting van het feit dat deze auto voor de hippe, wellicht sportieve mens bedoeld is. En dan is een en ander beter te plaatsen, want met zijn leuke uiterlijk en innerlijk en een moderne motor past de auto zeker wel bij de term hip. Zonder dat de auto nu een regelrechte topper is op Ã©Ã©n specifiek aspect, klopt de auto in zijn geheel gewoon. Daarnaast is de naamgeving toch ook een eigen variant op het eindeloos uitgemolken woord stationwagon of estate. Waar zelfs gerenommeerde merken weer afstappen van eigen namen als Grand Tour en Kombi, siert het Kia om weer met een eigen variant op het thema te komen.

Met een tijdelijke vanafprijs van net 17.000 euro is de auto een regelrechte prijspakker te noemen. Zeker als je bekijkt wat de auto allemaal te bieden heeft. In die zin heeft de concurrentie dus echt wel wat te vrezen van deze cee'd Sporty Wagon. Waar de verkoopcijfers van sommige merken vooral leven van aantrekkelijke leaseprijzen en in die zin nooit bang waren voor de goedkopere merken met lagere restwaardes, moeten ze nu deze Kia niet onderschatten, want de opkomst van het merk Kia heeft ook zijn effect op de leasebaarheid van deze autoâ€™s. Het feit dat Kia zeven jaar garantie geeft op de auto zegt eigenlijk ook al genoeg over het vertrouwen dat ze zelf in deze cee'd hebben. Voor de geteste dieselende Sporty Wagon met bijna de compleetst mogelijke uitrusting mag evengoed ruim 29.000 euro neergeteld worden, maar ook dat is in vergelijking met de heersende concurrentie zeker niet onaardig. Kortom: Een aantrekkelijk totaalplaatje, deze cee'd Sporty Wagon.

Plus

+ Prima interieur
+ Onderstel
+ Aantrekkelijk totaalplaatje

Min

- Scherm en bediening multimedia
- Fabrieksopgave verbruik moeilijk te halen
- Besturing wat gevoelloos