



Kia Cerato

Kia in de aanval

Autotest | Kia zet de aanval in. Met de Cerato wil het Koreaanse merk een graantje meepikken in het meest populaire segment. De Cerato moet het opnemen tegen bestsellers als de Volkswagen Golf, Ford Focus, Toyota Corolla en Renault Mégane. Uiteraard gooit Kia de prijs als belangrijkste wapen in de strijd. Een praktijktest bewijst dat deze nieuwste Kia meer te bieden heeft dan alleen een verleidelijk prijskaartje.

Wie de laatste maanden bij de Kia-dealer is geweest, weet te vertellen dat de Cerato eigenlijk helemaal niet nieuw is. Als sedan is de auto al enkele maanden geleden op de markt gebracht, maar Kia heeft dit bewust stil gehouden. Nederland is geen land voor sedans. Men heeft liever een hatchback en die is nu ook beschikbaar. Daarom is dit het moment waarop Kia groots uitpakt met reclame-campagnes om alle aandacht te richten op de Cerato.

Ontwerp

Van Koreaanse auto's wordt wel gezegd dat ze gebaseerd zijn op verouderde Japanse modellen. Dat is bij deze Cerato absoluut niet het geval. De auto is door Kia zelf ontwikkeld en ontworpen. Omdat de nieuwkomer is bedoeld voor het centrale deel van het modale middensegment was er weinig ruimte voor creativiteit. De Cerato moet een zo groot mogelijke kopersgroep aanspreken en dan moet ieder risico vermeden worden. De Cerato ziet er daarom degelijk en modern uit, maar is verder een onopvallende verschijning. Het verchromde randje in de grille is het

meest opvallende ontwerpdetail. Precies zoals de makers het wilden hebben.

Ook het interieur is zo veel mogelijk afgestemd op de gemiddelde smaak. Wat opvalt is het nogal grote (met leder beklede) stuurwiel dat desondanks prima in de hand ligt. De stoelen zijn bekleed met wat ongetwijfeld de saaiste stof is die de leverancier voor handen had. Het doet opnieuw niets af aan de functionaliteit en het comfort. Bovendien is de afwerking van het gehele interieur van een opmerkelijk hoog niveau voor een auto in deze prijsklasse. De materialen en zelfs het geluid van het dichtslaan van de portieren geven een solide indruk.



Uitrusting

Juist omdat de Cerato mikt op het middensegment, vormt de auto ook een alternatief in de zakelijke markt. De hier gereden EX-uitvoering is van alle luxe voorzien die in dit segment gebruikelijk is. Niet alleen airconditioning is standaard, deze variant is zelfs voorzien van een volwaardig klimaatcontrolesysteem. Wel valt op dat het, net als bij Kia's topmodel de Sorento, niet mogelijk is de verwarming en airconditioning te combineren. Het gevolg is dat met kou en regen bij gebruik van de automatische klimaatcontrole kan worden gekozen voor koude lucht en goed zicht, of warme lucht en beslagen ramen.

Ook de tripcomputer kent een dergelijk schoonheidsfoutje. Op het moment dat de computer aangeeft dat er nog 150 km resteert op de huidige tank, staat de brandstofmeter slechts op de helft.

Aangezien de eerste helft goed was voor dik 600 km, resteert er echt nog eens zo'n afstand.

Verder is de uitrusting prima verzorgd en goed doordacht. Ook in kleine dingen als ruitenwissers met regelbaar interval, bekerhouders, alarm, zelfdenkende luchtcirculatie (lees: automatisch stank buiten de deur houden), een afsluitbaar dashboardkastje, een klokje en een steuntje voor de linkervoet is voorzien. Het gehele interieur is riant voorzien van bakjes en vakjes. Gekeken naar het uitrustingsniveau en de afwerking is de Cerato een volwaardig alternatief voor de zakelijke rijder.

De privé-gebruiker kijkt ook naar andere dingen, zoals de ruimte en praktische mogelijkheden. Dit is waar de Cerato de concurrentie zelfs verslaat! De ruimte voorin is gemiddeld, maar de ruimte op de achterbank enorm. Er zijn zelfs grote zakensedans die achterin minder hoofd- en beenruimte bieden dan deze Cerato! De ruimte op de achterbank gaat niet ten koste van de laadruimte. De fikse bagageruimte (helaas met kleine en onnodige tildrempel) biedt voldoende plek voor een kinderwagen of de koffers van vier personen.



Motoren

De Cerato is leverbaar met een 1.6 of 2.0-liter benzinemotor. Veelrijders hebben de keuze uit een 1.5 of 2.0-liter diesel. Na een koude start laat de diesel een kenmerkend nagelend geluid horen, maar dat wordt met het warmlopen van de motor steeds minder. Van een ochtendhumeur is nooit sprake. De prestaties zijn zowel met warme als koude motor prima.

Met een vermogen van 112 pk en een trekkracht van 245 Nm laat de Cerato heel gemiddelde waarden noteren. In vergelijking met de sterkste Duitse diesels mist de Cerato de "diepe kracht" (Newtonmeters) uit het vooronder waarmee de auto eenmaal op snelheid nog eens flink kan accelereren. De laatste generatie Japanse dieselmotoren is op de snelweg en in de stad zo verfijnd dat zowel deze Koreaan als de Europese diesels er niet tegenop kunnen. Maar als allrounder scoort de Kia-motor een dikke voldoende.



Vooraf op de snelweg glijdt de Cerato prachtig en schijnbaar moeiteloos over het wegdek. De 2-liter diesel is namelijk een lage toeren motor die zelfs bij 120 km/u nauwelijks hoorbaar is en uiteraard zeer gunstige verbruikscijfers laat noteren. Het gemiddelde testverbruik bedroeg na ruim 1.000 KM rijden precies 1 op 22, beduidend gunstiger dan fabrieksopgave. Samen met de tankinhoud van 55 liter betekent dat een enorme actieradius (boordcomputer negeren).

Weggedrag

Een vorige generatie Koreaanse auto's werd gekenmerkt door een buitengewoon lichte bediening. In het sturen, remmen en schakelen was ieder spoor van gevoel verdwenen. Misschien is dat op sommige markten gewenst, maar de Europese bestuurder stelt enige communicatie met de auto op prijs. Ook hier scoort de Cerato hoge ogen. De auto is merkbaar aan de Europese smaak aangepast. Sturen, remmen en

schakelen gaat allemaal precies goed: niet te zwaar, maar zeker niet te licht. Ook het weggedrag is helemaal Europees. De Cerato heeft een prima wegligging en laat zich op zijn tijd best uitdagen tot snel bochtenwerk. Om het kort te zeggen: ook op het gebied van rijeigenschappen kan de Cerato zich meten met de beste auto's in zijn segment.

Conclusie

Kia wil met de Cerato een alternatief bieden voor de bestsellers van Mazda, Peugeot, Nissan en andere grote spelers in het middensegment. Daar is de Cerato op de meeste punten goed in geslaagd. Gekeken naar de uitrusting en de afwerking kan de Cerato zich meten met de concurrentie. De rijeigenschappen en het karakter van de dieselmotor zijn niet kenmerkend Koreaans, maar juist perfect aangepast aan de smaak van de Europese koper.

Het is echter het punt van de prijs waar Kia dit keer verstek laat gaan. Alleen met de folders van de diverse merken erbij, blijkt dat het hier gereden topmodel iets beter in de uitrusting zit. De basisuitvoering is juist gericht op functionaliteit en minder op pure luxe. Het is met die variant waar Kia zich van de vertrouwde kant laat zien en meer auto voor minder geld biedt. ■



Specificaties

Kia Cerato 2.0 CRDi EX

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	434 x 174 x 147 cm
Wielbasis	261 cm
Gewicht	1.299 kg
Aanhanger	550 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	538/1494 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1991 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	112 pk @ 4000 tpm
Koppel	245 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,5 sec.
Topsnelheid	190 km/u
Verbruik gemiddeld	6 l / 100 km
Verbruik stad	8,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	157 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 22.330,-
Prijs instapmodel	€ 13.995,-