



## Kia K4 SportsWagon

### Niet geschoten is altijd mis

Autotest | De Ceed vormde lange tijd het hart van het aanbod van Kia. Deze middenklasser was in vele soorten en maten te koop en bevond zich in het meest populaire segment. Omdat het zo'n belangrijk model was, werd de Ceed in Europa voor Europa ontwikkeld. In de rest van de wereld bediende Kia het middensegment met de "K4". Die komt nu ook in Europa. Waarom maakt Kia die keuze? En is de K4 een waardige opvolger van de Ceed?

Het waarom is eenvoudig te beantwoorden: Kia vervangt gaandeweg alle conventionele modellen door elektrische auto's. De Ceed had een verbrandingsmotor en is inmiddels vervangen door een gelijkwaardig model met elektrische aandrijving. Echter, niet iedereen is gediend van elektrisch rijden en ondanks het feit dat die groep steeds kleiner wordt, wil Kia deze koper wel blijven bedienen. Daarom komt de Kia K4 nu naar Europa.

"Er is absoluut niets mis met de K4 en qua actieve veiligheid en infotainment is de nieuwe middenklasser een stap vooruit ten opzichte van de uitgaande Ceed"



En er is nog een reden: bijna alle elektrische vervangers van Kia zijn SUV's. De hoge bouw van dergelijke auto's maakt het makkelijk om batterijen in de vloer te verwerken, maar er is ook een groep die weigert een "sports utility vehicle" te rijden. De hoge bouw ervan zorgt namelijk voor een hoog zwaartepunt en het vereist een kostbaar onderstel om desondanks de nodige veiligheid te bieden. Bovendien is een SUV vanwege de hoge bouw minder gestroomlijnd en dus minder zuinig.



## Ruimte

Kia bouwt de K4 in Mexico als sedan, hatchback en stationcar. De sedan is beperkt tot Amerika en het Oostblok, omdat daarbuiten weinig vraag naar dergelijke auto's is. De hatchback en stationwagon komen wel naar ons land. En omdat stationcars traditioneel het meest populair zijn, is die hier getest.

De "SportsWagon", zoals Kia de extra ruime versie noemt, haalt de ruimte uit de lengte en is daarom een volwaardig alternatief voor een SUV (die de ruimte uit de hoogte haalt).

De K4 hatchback en SportsWagon hebben dezelfde wielbasis, maar dankzij extra overhang achter de achterwielen is de stationcar maar liefst 30 cm langer. Uiteraard is de daklijn verder doorgetrokken, waardoor fors meer bagageruimte ontstaat. Die meet standaard 482 liter (tegenover 328 liter voor de standaard K4) en neemt toe tot 1.317 liter door de achterbank op te klappen. Dat is in absolute zin veel ruimte, maar in vergelijking met de directe concurrenten valt het tegen. Bovendien zijn die concurrenten stevast compacter gebouwd en weten ze de binnenuimte dus beter te benutten dan de Kia. Dat maakt nogmaals duidelijk dat de K4 is bedoeld voor markten waar omvang belangrijker is dan daadwerkelijke binnenuimte.

De ruimte voorin is voldoende, maar houd er rekening mee dat het optionele zonnedak kostbare centimeters hoofdruimte inneemt. Lange Europeanen schampen daarom tegen de rand van het zonnedak. De ruimte achterin is goed. Als stationcar voldoet de K4 aan alle eisen, maar verwacht geen ergonomische hoogstandjes.



## Mild hybrid

Omdat elektrische auto's geen CO2 uitstoten, hoeft er geen CO2-belasting over te worden betaald. Daarom zijn elektrische auto's vrijwel altijd goedkoper dan

soortgelijke voertuigen die wel CO2 uitstoten. Daarbij hebben recente ontwikkelingen ervoor gezorgd dat de prijs van batterijen is gedaald en zorgt schaalvoordeel voor lagere kosten in de ontwikkeling en productie. Ook voor Kia is het daarom nauwelijks meer rendabel om nieuwe auto's met verbrandingsmotor te ontwikkelen voor een kleine markt zoals Europa. Echter, omdat de K4 niet voor Europa is ontworpen, is een "mild hybrid" voorsnog de enige optie.

De testauto wordt aangedreven door een "1.0 T-GDi"-motor. Dat is 1.0 liter driebcilinder benzinemotor die kortstondig kan worden bijgestaan door een elektromotor. Het is dus niet mogelijk om elektrisch te rijden zoals bij een volwaardige hybride of plug-inhybride. Omdat het hier een kleine motor in een grote auto betreft, gaat de K4 steeds aarzelend van start. De motor moet merkbaar eerst op toeren komen/kracht opbouwen en doet dat heel voorzichtig. Eenmaal op gang komt de K4 goed met de verkeersstroom mee, maar verwacht niet veel meer dan dat. Tip: wanneer "auto hold" wordt uitgeschakeld, reageert de automaat iets alerter bij wegrijden.



Met een knop onderop het stuurwiel kan worden gekozen voor een gewoon, economisch of comfortabel karakter. In de eco-modus vallen de prestaties nog verder terug en alleen in die modus kon een verbruik van 1 op 17 worden gerealiseerd. Reken in alle andere modi op een gemiddeld verbruik van rond de 1 op 15. Daarmee is de K4 niet alleen duurder in aanschaf dan elektrische auto's en hybrides, maar ook in het

gebruik.

## Weggedrag

Omdat de K4 wereldwijd te koop is, moet de auto appeleren aan een brede smaak. Kia kiest dus voor een zo neutraal mogelijk karakter en dat is even wennen na de Ceed die was afgestemd op Europa. De K4 is daarom ervaren als een functionele auto die niets verkeerd doet, maar ook nooit uitblinkt.



## Conclusie

De Kia Ceed was als een maatpak voor Europa. De opvolger wordt juist wereldwijd verkocht en dat vraagt enige gewenning. Er is absoluut niets mis met de K4 en qua actieve veiligheid en infotainment is de nieuwe middenklasser een stap vooruit ten opzichte van de uitgaande Ceed. Op alle andere punten blijft de K4 helaas achter. De concurrentie haalt meer ruimte uit compactere buitenmaten en sluit beter aan op de Europese smaak (stoelen, rijeigenschappen, uiterlijk, bouwkwiliteit).

Bovendien zijn (plug-in)hybrides en elektrische auto's voordeliger in aanschaf én gebruik, terwijl ze beter presteren, meer comfort bieden en minder uitstoten. Waarom introduceert Kia de K4 dan toch? Om in alle segmenten en met alle krachtbronnen een auto aan te kunnen bieden. Voor een andere fabrikant zou dat misschien een te grote investering vragen, maar omdat Kia de K4 al in andere continenten aanbood, was het een kleine moeite om het model naar

Europa te halen. Kortom: niet geschoten is altijd mis■



# Specificaties

## Kia K4 SportsWagon

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	470 x 185 x 144 cm
Wielbasis	272 cm
Gewicht	1.405 kg
Aanhanger	300 kg
Aanhanger geremd	1.010 kg
Tankinhoud	47 l
Bagageruimte	482/1317 l
Bandenmaat	225/45R17

### Motor en prestaties



Motorinhoud	998 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	115 pk @ 6000 rpm
Koppel	200 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12.5 sec.
Topsnelheid	186 km/u
Verbruik gemiddeld	6.1 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	139 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 44.495,-
Prijs instapmodel	€ 35.495,-