



Anton Lefeber
21 februari 2006

© Rijtesten.nl

Intro

De Kia Magentis is in Nederland nooit een belangrijke speler in de middenklasse geweest. In vijf jaar tijd (van 2001 t/m 2005) zijn er nog geen 500 van de uit de kluiten gewassen auto verkocht. Met het volledig nieuwe model, technisch identiek aan de Hyundai Sonata, wil Kia hierin verandering brengen. Met een doelstelling van 750 verkochte exemplaren per jaar zal het merk dus een aantal klanten van andere merken af moeten snoepen. De prijs/kwaliteit verhouding moet de mensen richting de showroom lokken. Echter, er is meer voor nodig om auto's aan de man te brengen. Heeft de nieuwe Kia Magentis de vereiste kwaliteiten om aan de verkoopdoelstellingen te voldoen, of ontbreekt het de Koreaan aan talenten?



Het exterieur

Na het sluiten van de kofferbak vallen de flinke afmetingen van de achterlichten op. De achterkant zelf komt stoer over, het heeft mijn inziens wel wat weg van de Audi A8. Van de zijkant bekeken valt de sterk boogvormige daklijn op. Ondanks de lengte van de carrosserie komt deze hierdoor vrij gedrongen over. En profiel van voren valt de lange motorkap op met de twee grote ellipsvormige koplampen. De voorkant en het profiel van de zijkant komen op mij vrij Amerikaans over. Dit is ook niet verwonderlijk, aangezien de Verenigde Staten de belangrijkste markt voor de Magentis vormen. De koplampen zelf zijn, net als bij veel concurrenten, vormgegeven als een kunstwerk. Twee afzonderlijke lenzen en het geïntegreerde knipperlicht zijn gehuisvest achter een kap. De kloeke en hoekige spiegelkappen en de chromen raamlijsten doen het

KM Kia Magentis 2.0 CVT EX

uiterlijk veel goed. Ook de standaard 16 inch lichtmetalen velgen zien er aardig uit, een maatje groter is niet noodzakelijk voor een acceptabel uiterlijk. Omdat er in het plaatwerk verder geen vouwen zijn aangebracht, is de vormgeving vrij traditioneel. De auto ziet er zeker niet slecht uit, alleen is het ontwerp vrij traditioneel in vergelijking met de directe concurrentie.



© Rijtesten.nl

Het interieur

Eerst maar eens instappen dan en het dashboard bekijken. Direct valt het zeer ruim en rustig opgezette geheel op. Dit gevoel zal gedeeltelijk worden opgewekt door de breedte van het interieur. De vormgeving van het geheel is eerder conservatief en rechttoe rechtaan te noemen dan vernieuwend. Qua gevoel en afwerking komt het

materiaal zeer degelijk en vertrouwd over, afgezien van een klein aantal hardere kunststofdelen.

De bediening van de diverse functies gaat intuïtief en makkelijk. Aan luxe en comfortverhogende zaken ontbreekt het niet, sterker nog: de standaarduitrusting is ronduit royaal te noemen. Hierdoor valt de niet-leverbare cruise control voor de geteste motoruitvoering wel negatief op. Het in de testauto gemonteerde Pioneer DVD navigatiesysteem met Cd-wisselaar (â¬2.490,-) misstaat niet in het geheel. De geluidskwaliteit van het systeem in combinatie met de standaard gemonteerde speakers is goed te noemen.

Dat de stoelen volgens de brochure ergonomisch ontworpen zijn en speciaal op Europese automobilisten zijn afgestemd heb ik kunnen ervaren. Ik nestel mij namelijk in een prettig harde, nauw omsluitende bestuurderszetel. De bestuurderspositie is zeker niet onaardig, alleen het stuurwiel is voor mijn gevoel wat te groot. Ik kijk eens achterom en besef mij dat er zich nog een flink gedeelte van de interieurruimte achter mij bevindt. Achterin plaatsgenomen wordt dit nog eens bevestigd door de werkelijk riante beenruimte. Het is niet moeilijk om in te schatten dat er eenvoudig twee personen van 1,9 meter achterelkaar zouden kunnen plaatsnemen. De magentis is Ã©n van de ruimste auto's (zo niet de ruimste) uit de middenklasse. De enige kanttekening die hierbij geplaatst kan worden is de beperkte hoofdruimte achterin voor lange personen, de aflopende daklijn is debet hieraan.

De, elektrisch te ontgrendelen, kofferbak lijkt in eerste instantie een flinke inhoud te bieden. Een blik in de folder leert ons echter dat de bagageruimte vrij beperkt is met 420 liter. Hieruit blijkt dat de gigantische beenruimte achterin ten koste is gegaan van de bagageruimte. Mijn inziens hoeft dit niet direct problemen op te leveren, via de in twee ongelijke delen neerklapbare achterbank is nog meer ruimte te creëren.



Het rijden

De ervaring van het rijden in de Kia Magentis is er vooral een van stilte en comfort. Na de koude start â€™s ochtends worden de oren gespitst om de motor te horen lopen. De motor blijft over een groot gedeelte van het toereengebied op de achtergrond. Bij het oprijden van de snelweg blijkt de motor pas vanaf zoâ€™n 4000rpm een luidere keel op te zetten. 130km/u in de hoogste (5e) versnelling komt overeen met een comfortabele 3500rpm. De 2-liter motor heeft maximaal 144pk en 189nm te bieden, ruim voldoende. Ook bij hernemingen vanaf 2000rpm reageert de combinatie vlot genoeg, ondanks het gewicht van 1383kg.

De rijtest voerde de auto vooral over binnenwegen, waardoor de gemiddelde snelheid vrij laag was. Een uitgesproken mogelijkheid om wat meer over de bediening van stuur,

gas, rem, koppeling en versnellingsbak te weten te komen. De stuurinrichting werkt prettig licht en met voldoende feedback. Echter, in de middenstand zit er weinig gevoel in de installatie, de precisie ontbreekt als het ware. Het gaspedaal werkt met een prettige weerstand. De reactie op het gaspedaal is af en toe vertraagd, het accelereren gaat dan gepaard met een lichte schok. De reminstallatie werkt voortreffelijk. Het rempedaal heeft een prettig korte slag, waarbij de remkracht mooi lineair verloopt. Ook het koppelingspedaal heeft een korte slag. De koppeling grijpt echter progressief aan en heeft dus een kort aangrijpingspunt. Persoonlijk vind ik dit prettig werken, ik kan mij echter indenken dat andere personen hier niet van gediend zijn. De versnellingsbak wordt bediend via een pook met relatief lange schakelwegen. Het schakelen zelf gaat met een lichte weerstand, precies goed.

Het rijden in deze auto moedigt nadrukkelijk aan tot comfortabel cruisen met lage toerentallen. Het comfort tijdens het rijden is heel goed, korte en lange oneffenheden worden allebei goed verwerkt. Bochten worden genomen onder het licht overhellen van de carrosserie, de stabilisatorstangen houden het geheel goed in toom. Wel is duidelijk dat de afstemming van de vering en demping op comfort berust is, en niet op sportiviteit.

Wat verder opvalt is de elasticiteit van de motor. 60km/u in de hoogste versnelling en de motor draait zonder voelbare trillingen in het interieur, ook bij opnieuw accelereren vanaf deze snelheid. Omdat deze auto het cruisen goed afgaat, heb ik des te meer de cruise-control gemist.



© Rijtesten.nl

Slot

De Kia Magentis is een zeer comfortabele automobiel zonder opvallend uiterlijk vertoon. In deze auto val je niet op omdat de vormgeving zo extravert is, maar omdat er Kia voor- en achterop staat. Tijdens de testrit heb ik meerdere malen voorbijgangers verbaasd zien kijken, waarschijnlijk omdat ze de auto gewoon niet konden plaatsen. De twijfel van deze mensen kan in Ã©Ã©n keer weggenomen worden door een proefrit in deze auto te maken. De prijsstelling van de Magentis ten opzichte van zijn directe concurrenten is ronduit opvallend. De instapprijs van â¬23.995,- voor de 2-liter benzine is zeer interessant. De auto is zeer ruim en stil en rijdt comfortabel. De enige concurrent van gelijke orde is, hoe kan het ook anders, de Hyundai Sonata. De auto laat nergens echt steken vallen. Nadelen zijn de beperkte bagageruimte en

voor sommigen zal de auto een gebrek aan sportiviteit en emotie hebben. Ik acht de nieuwe Magentis echter ruim voldoende kwaliteiten toe om de verkoopdoelstelling ook op de langere termijn te kunnen halen.

Plus

- + Interieurruimte
- + Rijcomfort
- + Stilte in interieur

Min

- Bagageruimte
- Conventioneel design
- Cruise-control standaard i.c.m. 2.7 V6 en Diesel