



KIA Optima Hybrid Spirit

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse
(140 kW / 190 PS)

Optisch unterscheidet sich die Hybrid-Variante kaum von den konventionell betriebenen Modellen. Das Blechkleid zeigt sich imposant und wird durch LED-Tagfahrlichter und -Rückleuchten abgerundet. Dennoch wurde die Aerodynamik mit Modifizierungen wie dem Heckspoiler oder einer sich bei höheren Geschwindigkeiten automatisch schließenden Luftklappe im Kühlergrill optimiert. Den größten Unterschied stellt jedoch der Hybridantrieb dar. Dieser besteht aus einem Zweiliter-Ottomotor und einem Elektromotor - das Ergebnis ist eine Systemleistung von 190 PS und ein maximales Drehmoment von 340 Nm. Damit kann der Optima Hybrid nicht nur gute Fahrleistungen realisieren, er überzeugt auch im ADAC EcoTest mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,4 Liter auf 100 km. Zudem zeigt sich die serienmäßige Ausstattung umfangreich, diese beinhaltet z.B. eine Sitzheizung auf den äußeren Fondplätzen. Doch es wurde auch gespart, so sind der Einparkassistent sowie Parksensoren vorn, der Spurhalteassistent und das Abbiegelicht für die Hybridvariante nicht lieferbar. Der Anschaffungspreis von 35.990 Euro geht dennoch für die getestete Variante in Ordnung. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: u. a. BMW ActiveHybrid 3 Automatic, Citroen DS5 Hybrid4 Automatik, Peugeot 508 HYbrid4 Allure Automatik.

+ übersichtliches Cockpit, großzügiges Raumangebot, großer Kofferraum, umfangreiche Sicherheitsausstattung, geringer Testverbrauch

- unübersichtliche Karosserie, geringe Zuladung, kein Abbiegelicht, kein Spurhalteassistent, teure Versicherung



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

3,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,0 Langstrecke

4,0 Transport

2,4 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

3,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

Der KIA Optima Hybrid zeigt sich im Gesamten gut verarbeitet, die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und auch der Innenraum wirkt solide. Bei einer Detailbetrachtung lassen sich allerdings leichte Schwächen, wie unschöne Schweißnähte an den Türinnenseiten, feststellen.

+ Das Interieur zeigt sich ansprechend, die Armaturentafel ist geschäumt und teilweise mit Kunstleder überzogen, zudem wird der Innenraum durch Einsätze in Metalloptik aufgewertet. Die Türausschnitte zeigen sich recht ordentlich gegen eintretenden Schmutz von außen abgedichtet - darüber hinaus werden die lackierten Türschweller mit Kunststoffleisten vor Verkratzen geschützt. Die Motorhaube wird über eine Gasdruckfeder offen gehalten. Eine Fehlbetankung ist aufgrund der Tankstutzen-Schutzklappe nicht möglich. Der Motorraum ist zufriedenstellend von unten abgeschottet.

- Der Tankverschluss ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, was in dieser Fahrzeugklasse Standard sein sollte. Aufgrund fehlender Schutzleisten zeigen sich Stoßfänger und Fahrzeugflanken nahezu ungeschützt bei kleinen Remplern oder vor fremden Autotüren.

2,8

Alltagstauglichkeit

Der Optima bietet vier vollwertige Sitzplätze, es kann eine zufriedenstellende Alltagstauglichkeit attestiert werden.

+ Mit einer Tankfüllung lassen sich Strecken bis etwa 1200 km zurück legen. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es ein Notrad, Wagenheber und Radmutternschlüssel sind ebenfalls an Bord.

- Die maximale Zuladung fällt mit 385 kg gering aus. Eine zulässige Dachlast ist von Seiten des Herstellers nicht angegeben.

3,1

Sicht

Die Karosserie zeigt sich limousinentypisch besonders nach hinten unübersichtlich, jedoch kann der Optima Hybrid mit den serienmäßigen Xenonscheinwerfern punkten und erzielt bei der Sicht ein noch zufriedenstellendes Ergebnis.

+ Durch die flache Motorhaube lassen sich nah am Fahrzeug liegende Gegenstände gut erkennen. Die großen Außenspiegel bieten ein gutes Sichtfeld nach hinten, zudem ist der linke Spiegel asphärisch gestaltet - dadurch lassen sich Objekte im toten Winkel besser erkennen. Das Rangieren wird durch Parksensoren am Heck sowie durch eine Rückfahrkamera erleichtert. Bei Helligkeit sorgt das LED-Tagfahrlicht für eine bessere Erkennbarkeit durch den Gegenverkehr und bei Nacht leuchten die Xenonscheinwerfer die Fahrbahn gut aus. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Funktion abschaltbar).



Nicht versenkbaren Kopfstützen sowie breite C-Säulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

⊖ Die Sitzposition des Fahrers ist recht tief, wodurch sich das Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken lässt. Durch das hohe Heck sind Hindernisse hinter dem Fahrzeug schlecht erkennbar. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Optima Hybrid u.a. aufgrund breiter Dachsäulen schlecht ab. Der Innenspiegel bietet nur ein kleines Sichtfeld nach hinten. Vorn fehlen Parksensoren und ein Abbiegelicht ist für die Hybrid-Variante nicht lieferbar.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über ein schlüsselloses Zugangssystem - nähert man sich dem Optima im Dunkeln an, wird automatisch die Innenraumbeleuchtung aktiviert. Das Ein- und Aussteigen fällt recht bequem aus.

+ Die Türschweller liegen in einer angenehm niedrigen Position, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Die Türausschnitte fallen recht groß aus und ermöglichen vorn wie hinten ein bequemes Zusteigen. Die Türaufhalter sind zufriedenstellend dimensioniert und halten die Türen nur an Steigungen zuverlässig, wenn man diese exakt in die Rasterung öffnet. Haltegriffe sind für alle Insassen außer für den Fahrer am Dachhimmel vorhanden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine Zeit lang an und beleuchten das Fahrzeugumfeld.

⊖ Bedingt durch die Lage der Sitze - Höhe über der Fahrbahn, Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante - ist das Ein- und Aussteigen etwas erschwert.

4,4 Kofferraum-Volumen*

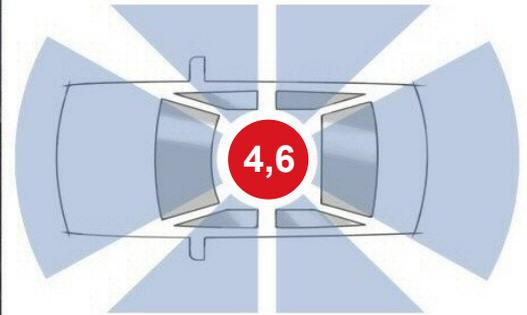
Das Kofferraum-Volumen fällt bei der Hybridvariante im Klassenvergleich gering aus.

⊖ Da die Hybridbatterie im Kofferraum platziert ist, fällt das Volumen mit 305 l gering aus. Es lassen sich nur vier handelsübliche Getränkekisten verstauen. Zudem kann die Rücksitzlehne nicht umgelegt werden.

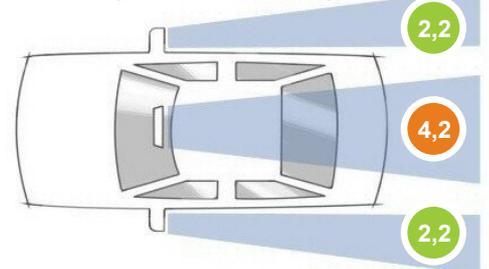
3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich einfach anheben, jedoch ist der Schalter etwas untypisch außermittig in der Heckklappe positioniert. Die Zugänglichkeit und das Format fallen zufriedenstellend aus.

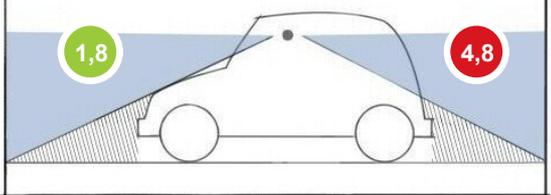
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Der Kofferraum des Optima Hybrid mit nur 305 l Volumen hat gegenüber Varianten mit konventionellem Antrieb (490 l) deutlich weniger Platz fürs Gepäck.

+ Die Ladekante liegt mit knapp 70 Zentimetern nicht zu hoch, wodurch das Gepäck zum Einladen nicht weit angehoben werden muss. Die Ladeöffnung fällt im Klassenvergleich recht breit aus. Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe lässt sich das Gepäck gut erreichen.

- Der Ladeboden ist knapp 19 Zentimeter unter der Ladekante, wodurch das Ladegut beim Ausladen weit angehoben werden muss. Die Höhe der Ladeöffnung und des Kofferraums fallen recht gering aus, wodurch sich sperrige Gegenstände nur schwer einladen lassen. Die Heckklappe öffnet nicht besonders hoch und weist einen geringen Versatz auf, zudem steht das Schloss ungünstig ab, so dass große Personen auf den Kopf achten müssen. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe dürrtig ausgeleuchtet.

4,8

Kofferraum-Variabilität

Da sich die Rücksitzlehnen nicht umlegen lassen, kann der Optima Hybrid bei Kofferraum-Variabilität keine gute Note erzielen.

+ Es gibt zwar eine Durchladeluke, allerdings wird diese durch die Batterie teilweise verdeckt.

- Es fehlen Zurrösen und Fächer für kleine Utensilien.

2,2

INNENRAUM

1,9

Bedienung

Das Cockpit des Optima zeigt sich zum Fahrer hin orientiert und ist recht übersichtlich gestaltet, so dass eine intuitive Bedienung bereits nach einer kurzen Eingewöhnungszeit möglich ist. Lediglich das Lenkrad ist mit Schaltern etwas überfrachtet.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind optimal positioniert und der Wählhebel liegt sehr gut zur Hand. Der Startknopf wird etwas vom Lenkrad verdeckt, ist allerdings beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Die Instrumente sind klar gekennzeichnet. Über wichtige Betriebszustände, wie Kühlmitteltemperatur, Batteriestatus und die Leistungsabforderung wird der Fahrer informiert. Das mittig im Tacho platzierte Display lässt bei ökologischer Fahrweise Blümchen wachsen, diese Animationen hat KIA schön gemacht, allerdings lenken sie etwas ab. Der Bordcomputer informiert u. a. über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Schade ist, dass man das Menü nur in eine Richtung "durchblättern" kann, drückt man zu oft muss man nochmals durch alle Menüpunkte. Für das Licht und offene Türen gibt es ebenfalls Kontrollleuchten. Die Scheibenwischer und das Licht sind sensorgesteuert - die Nebelschalter sind beim Lichtschalter im Lenkstockhebel untergebracht. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet, könnte aber etwas höher liegen. Die Bedienung ist prinzipiell sinnfällig, jedoch werden die vorgenommenen Einstellungen nicht am Bedienteil selbst, sondern im weiter oben positionierten Monitor angezeigt - das ist nicht optimal. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert und auch die Umluftfunktion wird geregelt, so dass ein Beschlagen der Scheiben vermieden wird. Das Touch-Display des Radio-/Navigationssystems ist sehr gut positioniert und lässt sich einwandfrei bedienen - die Lautsprecher vermitteln einen klaren Klang. Alternativ können Radioeinstellungen auch am Lenkrad vorgenommen werden. Zudem sind Bedienelemente für den Tempomaten und den Bordcomputer im Lenkrad untergebracht - insgesamt ist es etwas mit Schaltern überladen.



Modernes, fahrerorientiertes Design, gute Funktionalität und eine saubere Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Optima.

Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn ist das Angebot an Ablagen gut, hinten zufriedenstellend - das Handschuhfach weist eine akzeptable Größe auf. Es sind für alle außen Sitzenden Leseleuchten vorhanden.

⊖ Bei voll geöffneten Türen muss man sich vorn weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe weit weg sind. Der Ablagekasten zwischen den Sitzen stört beim Anschnallen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet. Der digitale Drehzahlmesser fällt recht klein aus.

1,9 Raumangebot vorne*

Vorn fällt das Raumangebot entsprechend der Fahrzeugklasse üppig aus.

⊕ Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,90 m finden bequem Platz. Dabei zeigen sich sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit großzügig bemessen. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus, was auch ein angenehmes subjektives Raumempfinden ermöglicht.

3,1 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es enger zu - hier sind die Platzverhältnisse dennoch zufriedenstellend.

⊕ Die Beinfreiheit und die Innenbreite sind auch im Fond großzügig. Es stellt sich ebenfalls ein recht angenehmes subjektives Raumgefühl ein, allerdings wird dieses durch die flache Dachlinie etwas getrübt.

⊖ Die Kopffreiheit ist hinten eingeschränkt, so dass lediglich Personen bis 1,80 m genügend Platz vorfinden.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,5 Innenraum-Variabilität

Es lassen sich lediglich die Vordersitze in Liegeposition bringen, die Rücksitzlehne ist nicht klappbar.

2,5 KOMFORT

2,5 Federung

Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung des Optima Hybrid zeigt sich recht ausgewogen, insgesamt tendiert sie jedoch in Richtung straff.

⊕ Langwellige Fahrbahnunebenheiten bringen den Optima Hybrid nicht aus der Ruhe. Kurze Wellen und raue Fahrbahnbeläge lassen die Limousine jedoch nervös wirken. Auf Einzelhindernisse und Querfugen spricht die Federung etwas hölzern an und kann diese nicht völlig von den Insassen fernhalten - zu unbequem wird es aber nicht. Im Ganzen liegt das Fahrzeug ruhig auf der Straße, Wankbewegungen bei dynamischen Fahrmanövern werden ordentlich gedämpft. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster werden die Insassen nicht zu stark durchgeschüttelt. Bei niedrigen Geschwindigkeiten kann ein guter Fahrkomfort attestiert werden.

2,4 Sitze

Die Sitze bieten einen recht guten Komfort und Halt. Es lassen sich beide Vordersitze elektrisch einstellen.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen, wodurch Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition einnehmen können. Zudem besitzt der Fahrersitz eine Lordosenstütze sowie Sitzlüftung und -heizung. Dank einer breiten Ablage kann der Fahrer seinen linken Fuß ordentlich abstützen. Insgesamt ist das Polster straff aber bequem gefedert, hinten fallen die seitlichen Bereiche jedoch weich aus. Die etwas kurzen Sitzflächen und die hohen Lehnen sind vorn zufriedenstellend konturiert, jedoch könnten die Lehnen besonders im Schulterbereich etwas mehr Seitenhalt bieten. Die Rücksitzbank zeigt sich etwas weniger konturiert bietet aber dennoch einen akzeptablen Seitenhalt. Im Fond ist die Sitzposition ebenfalls angenehm, wenn auch etwas mehr Oberschenkelunterstützung wünschenswert wäre. Hier sind die Lehnen sehr hoch.

⊖ Bei sommerlichen Temperaturen können die Ledersitze (für den Fahrer wegen der Sitzlüftung etwas weniger) schweißtreibend sein. Der Beifahrerplatz kann nicht in der Höhe eingestellt werden.

1,9 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum ist erfreulich gering.

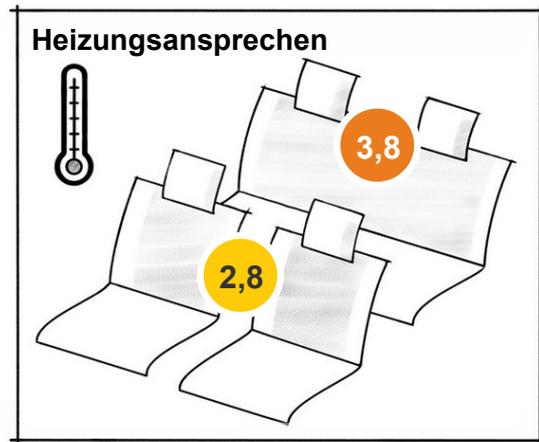
⊕ Bei 130 km/h wurde lediglich ein Geräuschpegel von 66,9 dB(A) im Innenraum gemessen. Fahr- und Windgeräusche halten sich im Hintergrund und fallen nicht unangenehm auf. Das Motorgeräusch ist nur bei hohen Drehzahlen präsent, fällt sonst nicht negativ auf. Im Elektrobetrieb bleibt es sehr leise im Innenraum.

2,7 Klimatisierung

Der Optima Hybrid ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet, die bei sommerlichen Temperaturen für eine rasche Abkühlung sorgt.

⊕ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Droht ein Beschlagen der Windschutzscheibe so wird die Umluftfunktion automatisch deaktiviert. Beim ADAC Heizungstest wird die erste Sitzreihe zufriedenstellend auf Wohlfühltemperatur erwärmt. Es gibt sowohl für die vorderen Sitze als auch für die äußeren Plätze im Fond eine Sitzheizung, die für ein subjektiv angenehmes Empfinden bei kalten Temperaturen sorgt.

⊖ Die Luftverteilung erfolgt nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und in vorgegebenen Stufen. Beim ADAC Heizungstest müssen sich die Passagiere im Fond länger gedulden bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

Der Optima Hybrid besitzt einen aus Benzin- und Elektromotor kombinierten Antrieb. Die Systemleistung beträgt 190 PS und ein Drehmoment 385 Nm. Beim Anfahren oder niedrigen Geschwindigkeiten wird der Optima vom E-Motor angetrieben. Wird jedoch stärker beschleunigt, unterstützt die E-Maschine den Ottomotor - im Ganzen kann die Limousine bei den Fahrleistungen noch gut abschneiden.

⊕ Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird nach recht kurzen 5,5 Sekunden abgeschlossen.

2,2 Laufkultur

Die Laufkultur des Ottomotors ist gut, lediglich bei hohen Geschwindigkeiten macht er deutlich auf sich aufmerksam.

⊕ Das Aggregat läuft insgesamt ruhig und vibrationsfrei, Störfrequenzen werden kaum wahrgenommen.

2,3 Schaltung

Die Schaltung ist KIA insgesamt gut gelungen. Die Gänge werden meist ruckfrei gewechselt und auch das Zusammenspiel zwischen den beiden Motoren ist recht harmonisch. Auffällig ist jedoch, dass gelegentlich der Verbrennungsmotor mitläuft, obwohl die AV-Lampe leuchtet - diese signalisiert eigentlich den elektrischen Betrieb. Dies ist auch bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h der Fall, bis dahin ist allerdings ein vollelektrischer Betrieb möglich.

⊕ Die Wählhebelbedienung ist sinnfällig und gibt keine Rätsel auf. Die Gänge werden recht zügig gewechselt und der Rückwärtsgang kann problemlos eingelegt werden. An Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe (HAC) ein Zurückrollen des Fahrzeugs beim Anfahren.

2,3 Getriebeabstufung

Die Abstimmung des Sechs-Gang-Getriebes passt. Allerdings könnte der größte Gang etwas länger übersetzt sein, bei 130 km/h dreht der Ottomotor mit recht hohen 2700 U/min.

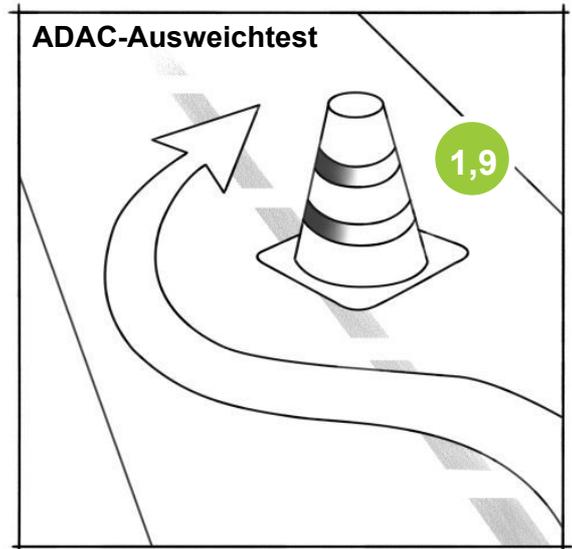
⊕ Die Abstufungen der einzelnen Gänge passen, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Hochschalten.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

Dem Optima Hybrid können dank einer tendenziell untersteuernden Auslegung und eines elektronischen Stabilitätsprogramms (ESC) sichere Fahreigenschaften attestiert werden.

⊕ Der Optima Hybrid quittiert plötzliche Lenkmanöver mit einem leichten Nachpendeln, bleibt aber dennoch sicher beherrschbar. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Spurtreue. Beim ADAC Ausweichtest kann der Optima Hybrid ein gutes Ergebnis einfahren. Der Wagen reagiert recht spontan auf Lenkbefehle und begibt sich bei sanftem Anlenken leicht untersteuernd auf Ausweichkurs - das überfordert selbst ungeübte Fahrer nicht. Allerdings wird dabei nicht so viel Geschwindigkeit abgebaut, so dass beim Einfahren in die Ausfahrgasse ein kleiner Gegenpendler entsteht. Wird die Richtungsänderung dynamisch eingeleitet, drängt das Heck etwas, jedoch regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC) unverzüglich. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Der Optima Hybrid zeigt auch eine leichte Übersteuerneigung bei Lastwechseln in Kurven - in Grenzsituationen greift auch hier das ESC ein. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle (TCS) durchdrehende Antriebsräder ab.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,5 Lenkung*

Die Lenkungseigenschaften gehen in Ordnung, allerdings fühlt sich die Lenkung sehr synthetisch an. Der Wendekreis fällt mit 11,55 m im Klassenvergleich durchschnittlich aus.

⊕ Die Lenkung spricht schnell auf Lenkbefehle an und erweist sich als präzise. Die Übersetzung hat KIA durchschnittlich gewählt, um von Anschlag zu Anschlag zu drehen, sind drei Lenkradumdrehungen notwendig. Beim Rangieren ist kein zu großer Kraftaufwand erforderlich.

⊖ Dem Fahrer wird aufgrund der synthetischen Lenkung nur wenig Kontakt zur Fahrbahn vermittelt.

2,5 Bremse

Die Bremse spricht gut an und die Bremswirkung ist durchschnittlich. Der Optima Hybrid ist mit einem Rekuperationssystem ausgestattet. Das bedeutet, dass beim Bremsen die Hybrid-Batterie über den Elektromotor/Generator wieder geladen wird, dadurch ist allerdings die Bremse nicht so fein dosierbar.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Optima Hybrid 37,7 m bis zum Stillstand (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen, Reifen: Pirelli P7, 215/55 R17 94W). Starke Bremsungen in Kurven beeinflussen die Richtungsstabilität nur wenig.

1,9

SICHERHEIT

2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die Mittelklasse-Limousine kann mit einer guten, serienmäßigen Sicherheitsausstattung glänzen.

+ Der Optima Hybrid ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC), einem Bremsassistenten, der dem Fahrer hilft das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen und einer Gegenlenkunterstützung (VSM) für kritische Ausweichmanöver ausgestattet. Darüber hinaus gibt es in der höchsten Ausstattungslinie ein Reifendruck-Kontrollsystem aufpreisfrei. Die LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen - bei Notbremsungen pulsiert das Bremslicht und weist andere Verkehrsteilnehmer auf die Gefahrensituation hin. In den vorderen Türen sind Rückleuchten, die bei Dunkelheit auf den offenen Zustand dieser hinweisen. Die Geschwindigkeitsregelanlage hat serienmäßig eine Speedlimit-Funktion.

- Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, so kann beispielsweise beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres angezeigt werden. Ein Spurhalteassistent und das Abbiegelicht sind für die Hybrid-Variante nicht lieferbar.

1,6

Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt aktuell nicht vor, dennoch ist beim Optima Hybrid ein guter Insassenschutz zu erwarten.

+ Der Optima Hybrid ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrerairbag, durchgängigen Vorhangairbags und Seitenairbags vorn ausgestattet. Zudem haben die vorderen Sicherheitsgurte Gurtstraffer und -kraftbegrenzer. Darüber hinaus bieten die vorderen, aktiven Kopfstützen Personen bis etwa 1,90 m optimalen Schutz - der Abstand zum Kopf ist sehr gering. Im Fond reichen die Kopfstützen für Personen bis 1,70 m Körpergröße. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinteren Passagiere wird in einem Display angezeigt - schnallt man sich auf der Rückbank wieder ab, so ertönt ein Warnsignal. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, das kann sich nach einem Unfall positiv auswirken.

- Im Fond sind die Abstände zwischen Stütze und Kopf sehr groß.

1,9

Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit gibt der Optima Hybrid ebenfalls ein gutes Bild ab, insgesamt können jedoch nur zwei Kindersitze ordentlich befestigt werden.

+ Der Wagen hat auf den äußeren Fondplätzen Isofixhalterungen mit Ankerhaken. Die Gurte reichen auch für Kinderrückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf aus. Auf den äußeren Fondplätzen und dem Beifahrerplatz sind Position und Abstand der Gurtanlenkpunkte optimal, zudem sind die Schlösser kurz und fest, was die Befestigung erleichtert. Das Platzangebot reicht auch für hohe Kindersitze. Laut Bedienungsanleitung eignet sich die Rückbank für universelle Rückhaltesysteme aller Altersgruppen. Die elektrischen Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz, dadurch wird ein Verletzungsrisiko reduziert.

– Die Isofix-Sitze sind trotz Einsteckhilfen nur mühevoll zu montieren. Das Polster ist an den Wangen im Fond weich, so dass Kindersitze nur bedingt lagestabil montiert werden können. Laut Bedienungsanleitung eignet sich der Beifahrersitz nicht für universelle Kindersitze aller Altersgruppen.

2,5 Fußgängerschutz

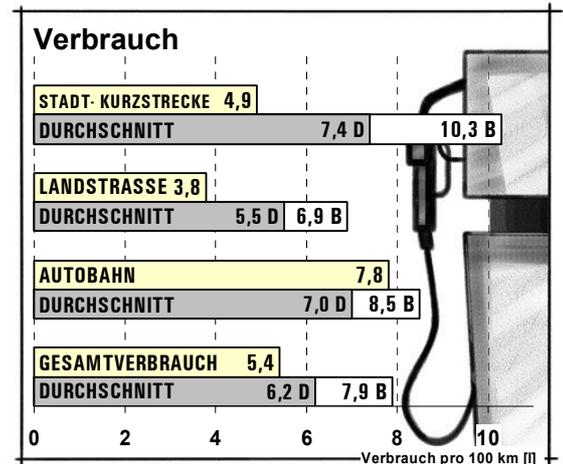
Ein aktuelles ADAC Crashtestergebnis liegt vom Optima Hybrid derzeit nicht vor, allerdings wird ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis beim Fußgängerschutz erwartet, da die vorderen Bereiche des Stoßfängers und der Motorhaube glattflächig sind.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,0 Verbrauch/CO2*

Dank des Hybridantriebs kann der Optima im Klassenvergleich ein gutes Ergebnis einfahren.

⊕ Beim ADAC EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 145 g/km ermittelt - dies entspricht 40 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 Liter pro 100 Kilometer. Besonders im Stadtverkehr wirken sich das Rekuperations- und Start-Stopp-System (ISG) positiv auf den Verbrauch aus, der innerorts bei 4,9 l/100 km liegt. Außerorts benötigt der Optima Hybrid geringe 3,8 l/100 km und auf der Autobahn 7,8 l/100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,9 Schadstoffe

Insgesamt zeigen sich auch die Schadstoffe im Abgas gering.

⊕ Keine der Schadstoffgruppen fällt negativ auf, so dass hier 41 Punkte vergeben werden. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Hybrid auf eine Summe von 81 Punkten - dies entspricht vier von fünf Sternen.

– Lediglich die Stickoxid-Werte steigen im anspruchsvollen Autobahnzyklus an.

3,0 AUTOKOSTEN

3,2 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Optima Hybrid einen geringen Kraftstoffverbrauch aufweisen kann, aber den teureren Otto-Kraftstoff benötigt, landet er bei den Betriebskosten im Mittelfeld.

4,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

- ⊕ KIA gewährt eine siebenjährige Herstellergarantie (Kilometerbegrenzung bis 150.000km).

2,1 Wertstabilität*

⊕ KIA geht mit der Zeit und präsentiert nicht nur ein optisch ansprechendes sondern auch ein solide verarbeitetes Fahrzeug mit moderner Hybrid-Technik. Zudem stellt der Optima ein völlig neues Modell dar, was sich positiv auf den vierjährigen Berechnungszeitraum auswirkt. Es kann eine gute Restwertprognose diagnostiziert werden.

3,2 Kosten für Anschaffung*

Der Anschaffungspreis des Optima Hybrid Spirit ist mit 35.990 Euro vertretbar. Dafür zeigt sich der Optima Hybrid gut ausgestattet - für alle klassenüblichen Details müssen lediglich weitere 580 Euro aufgewendet werden.

- ⊖ Der Hybrid muss aber ohne Abbiegelicht und Spurhalteassistent auskommen.

3,8 Fixkosten*

Die laufenden Kosten liegen beim Optima Hybrid auf hohem Niveau. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt zwar nur mit 70 Euro zu Buche, allerdings fallen die Typklassen sehr teuer aus. Besonders die Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung zeigen sich sehr teuer, die Teilkaskoeinstufung bleibt noch überschaubar (KH: 20; TK: 20; VK: 24).

2,7 Monatliche Gesamtkosten*

Bei den monatlichen Gesamtkosten, die bei 741 Euro liegen, landet der Optima Hybrid im guten Klassenmittelfeld.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Hybrid	1.7 CRDi
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1685
Leistung [kW (PS)]	140 (190)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	385/n.b.	325/2000
0-100 km/h[s]	9,4	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	202
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,4 S	5,1 D
CO2 [g/km]	125	133
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/24/20	20/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	70	207
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	668	627
Preis [Euro]	29.990	26.990

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	215/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,9/3,8/7,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	125 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	145 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4845/1830/1455 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2090 mm
Leergewicht/Zuladung	1665 kg/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	305 l/305 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	1200 km
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	133 Euro
Monatliche Werkstattkosten	78 Euro
Monatliche Fixkosten	127 Euro
Monatlicher Wertverlust	403 Euro
Monatliche Gesamtkosten	741 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/20
Grundpreis	35.990 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	nicht erhältlich
Sitze, hinten, beheizbar	Serie

AUSSEN

Lackierung Metallic	580 Euro ^o
Panorama-Glasdach	900 Euro ^o
Tagfahrlicht (LED)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,3	Fahreigenschaften	2,4
Verarbeitung	2,6	Fahrstabilität	2,2
Alltagstauglichkeit	2,8	Lenkung*	2,5
Sicht	3,1	Bremse	2,5
Ein-/Ausstieg	2,6	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Volumen*	4,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Kofferraum-Variabilität	4,8	Kindersicherheit	1,9
Innenraum	2,2	Fußgängerschutz	2,5
Bedienung	1,9	Umwelt/EcoTest	2,0
Raumangebot vorne*	1,9	Verbrauch/CO2*	2,0
Raumangebot hinten*	3,1	Schadstoffe	1,9
Innenraum-Variabilität	4,5		
Komfort	2,5		
Federung	2,5	AUTOKOSTEN	3,0
Sitze	2,4	Betriebskosten*	3,2
Innengeräusch	1,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,5
Klimatisierung	2,7	Wertstabilität*	2,1
Motor/Antrieb	2,3	Kosten für Anschaffung*	3,2
Fahrleistungen*	2,4	Fixkosten*	3,8
Laufkultur	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	2,7
Schaltung	2,3		
Getriebeabstufung	2,3		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen