



KIA Optima 1.7 CRDi Spirit

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse
(100 kW / 136 PS)

Die seit 2012 auf dem deutschen Markt erhältliche Mittelklasse-Limousine wurde zum Modelljahr 2015 überarbeitet. Am auffälligsten sind die neuen LED-Nebelscheinwerfer sowie die überarbeiteten LED-Rückleuchten. Aber auch technisch wurde der Optima aufgefrischt.

Neben dem bereits bekannten Spurhalteassistenten, der beim Verlassen der Fahrspur automatisch leicht gegenlenkt, gibt es nun auch einen Totwinkelassistenten. Nur einen wichtigen vorausschauenden Notbremsassistenten sucht man im Kia noch vergebens. Nichtsdestotrotz ist die aktive Sicherheit des Koreaners gut, vor allem, weil die komplette Sicherheitsausstattung in der getesteten Variante Serie ist. Der 1.7 CRDi eignet sich vor allem für Vielfahrer. Der Verbrauch des Diesels fällt nicht zu hoch aus (Testverbrauch: 5,3 l/100 km), und die Fahrleistungen des 136 PS starken Vierzylinders sind annehmbar. Der Langstreckenkomfort geht insgesamt in Ordnung. Das Fahrwerk federt recht angenehm, und der Innenraum ist nicht zu laut. Im Vergleich zu einigen Konkurrenten in dieser Fahrzeugklasse fehlt es aber dennoch an Feinschliff. So sind die Sitze zwar insgesamt bequem, dass es für den Beifahrersitz aber noch nicht einmal gegen Aufpreis eine Höheneinstellung gibt, ist bei einer Reise-Limousine unverständlich. In der Summe ist der Optima 1.7 CRDi Spirit eine optisch und technisch gelungene Alternative zu etablierten Mittelklasse-Limousinen, die zwar mit 33.890 Euro nicht ganz billig ist, dafür aber eine beeindruckende Serienausstattung bietet. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Ford Mondeo, Hyundai i40, Mazda 6, Opel Insignia, Renault Laguna, Toyota Avensis.

- +** übersichtliches Cockpit, großer Kofferraum, vorn großzügiges Raumangebot, viele Assistenzsysteme, sehr umfangreiche Serienausstattung
- sehr schlechte Rundumsicht, nach hinten unübersichtlich, schlechte Kofferraumzugänglichkeit, Beifahrersitz ohne Höheneinstellung, hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,8 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,2 Langstrecke

2,8 Transport

2,9 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

Die Verarbeitung des KIA Optima ist insgesamt zufriedenstellend und gibt nur wenig Anlass zur Kritik. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und auch der Innenraum wirkt solide. Schaut man genauer hin, findet man aber die ein oder andere Nachlässigkeit. So sind die Schweißnähte an den Türen schlampig versiegelt, die Scharniere der Heckklappe unverkleidet und im Innenraum findet man an einigen Stellen billig wirkende Kunststoffteile vor. Das alles ist nicht tragisch, schmälert aber den Qualitätseindruck.

+ Das Interieur wirkt ansprechend. Die Armaturentafel ist geschäumt und teilweise mit Kunstleder überzogen, zudem wird der Innenraum durch Einsätze in Klavierlackoptik aufgewertet. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen eintretenden Schmutz von außen abgedichtet - darüber hinaus werden die lackierten Türschweller mit Kunststoffleisten vor Verkratzen geschützt.

- Der Tankverschluss ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen und kann nur über einen Taster in der Fahrertürverkleidung entriegelt werden. Aufgrund fehlender Schutzleisten zeigen sich Stoßfänger und Fahrzeugflanken bei leichten Parkremplern oder unvorsichtig geöffneten Autotüren nahezu ungeschützt. Das Fahrzeug kann mit falschem Kraftstoff befüllt werden, da es keinen Fehlbetankungsschutz gibt. Kia verlangt für eine zusätzliche Konservierung des Motorraums und Unterbodens 110 Euro Aufpreis (Kia Protection Plus). Bei einem Fahrzeug in diesem Preissegment sollte man annehmen können, dass der Unterboden auch ohne Aufpreis sauber konserviert ist.

2,6

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Optima 1.7 CRDi fällt zufriedenstellend aus. Das Fahrzeug bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die zulässige Zuladung fällt mit 440 kg wie auch die zulässige Anhängelast befriedigend aus. Es dürfen nur Anhänger bis 1.300 kg (gebremst) bzw. bis 650 kg (ungebremst) gezogen werden. Die zulässige Stützlast liegt bei 60 kg - möchte man einen Fahrradträger auf der Kupplung montieren, muss man achten geben, dass die zulässige Stützlast nicht überschritten wird. Vor allem, wenn man z.B. zwei schwere E-Bikes transportieren möchte, sind die 60 kg zu knapp bemessen.

+ Dank des großen 70 l Tanks lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von etwa 1.320 km zurücklegen (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Für den Fall einer Reifenpanne steht in der Ausstattung Spirit serienmäßig ein vollwertiges Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutterenschlüssel zur Verfügung.

- Eine zulässige Dachlast ist von Seiten des Herstellers nicht angegeben.

3,0

Sicht

Die Übersichtlichkeit der Limousine lässt zu Wünschen übrig. Während man die Front noch akzeptabel abschätzen kann, ist das Fahrzeug speziell nach hinten sehr unübersichtlich. Die Sitzposition des Fahrers ist verhältnismäßig tief, wodurch das umliegende Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblickt werden kann.



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

⊕ Durch die flache Motorhaube lassen sich niedrige direkt vor dem Fahrzeug liegende Gegenstände gut erkennen. Die großen Außenspiegel bieten ein gutes Sichtfeld nach hinten, zudem besitzt der linke Spiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Das Rangieren wird durch Parksensoren an Front und Heck sowie eine Rückfahrkamera erleichtert. Zudem ist serienmäßig ein Einparkassistent an Bord, der das Fahrzeug selbstständig in Längsparklücken lenkt. Bei Nacht sorgen die in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen Xenonscheinwerfer für eine gute Fahrbahnausleuchtung. Beim Abbiegen oder in Kurven werden die seitlichen Bereiche zusätzlich ausgeleuchtet (statisches Kurvenlicht). Bei störendem Scheinwerferlicht durch hinterherfahrende Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Funktion abschaltbar).

⊖ Durch das hohe Heck lassen sich Gegenstände hinter dem Fahrzeug schlecht wahrnehmen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Optima u.a. aufgrund sehr breiter Dachsäulen nur ausreichend ab. Der Innenspiegel bietet nur ein kleines Sichtfeld nach hinten.

2,5 Ein-/Ausstieg

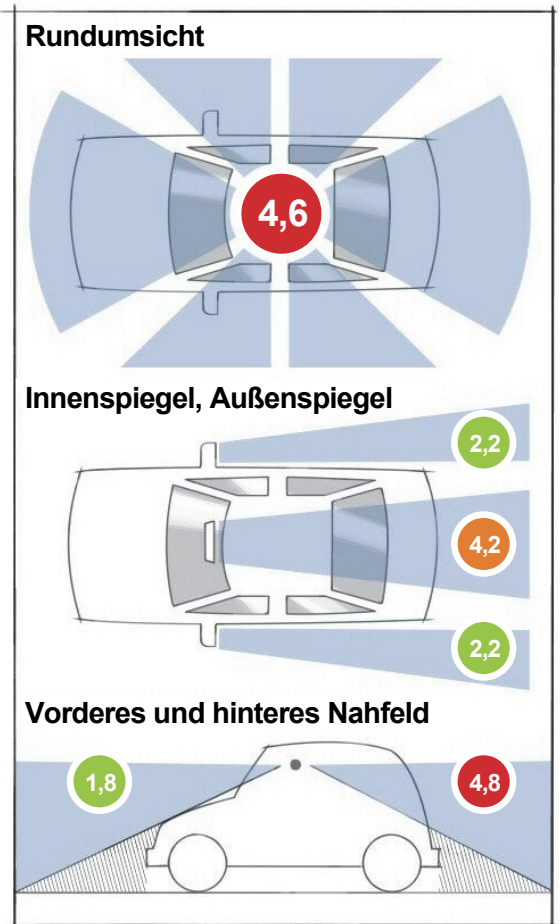
Insgesamt steigt man im Optima dank der großen Türausschnitte zufriedenstellend ein und aus. Während die Füße dank des niedrigen Schwellers nicht zu weit angehoben werden müssen, sind die niedrigen Sitze für einen bequemen Ein- und Ausstieg hinderlich. Auch der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante fällt groß aus, was das Ein- und Aussteigen erschwert. Hinten steigt man dank des großen Türausschnitts recht bequem ein und aus.

⊕ In der getesteten Ausstattung ist der Optima serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugang ausgestattet. Dabei kann der Schlüssel zum Öffnen und Verschießen des Fahrzeugs in der Tasche bleiben. Die Türaufhalter sind kräftig genug dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten. 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 Fahrzeugvordfeld.

2,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen der Limousine fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil 490 l. Bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten haben somit im Kofferraum Platz. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen maximal 865 l in den Kofferraum.

⊖ Aufgrund der Karosserieform kann das Fahrzeug nicht bis zum Dach beladen werden.



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



Der Kofferraum liegt mit üppigen 490 l Volumen über dem klassenüblichen Niveau.

3,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich einfach anheben, jedoch ist der Schalter etwas untypisch außermittig in der Heckklappe positioniert. Die Ladekante liegt knapp 70 cm über der Fahrbahn - schweres Gepäck muss dadurch zum Einladen nicht allzuweit angehoben werden. Zum Ausladen muss dagegen eine hohe Stufe von fast 19 cm überwunden werden.

– Durch die enorme Kofferraumtiefe und die niedrige Kofferraumöffnung lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände nur schwer erreichen. Die Heckklappe öffnet nicht besonders hoch, weist einen geringen Versatz auf und zudem steht das Schloss ungünstig ab, so dass sich größere Personen leicht den Kopf an der geöffneten Heckklappe anstoßen können. Bedingt durch die Karosserieform fällt die Kofferraumhöhe gering aus. Sind die Rücklehnen umgeklappt, stört eine sehr hohe Stufe am Boden, die das Verschieben von schwerem Gepäck behindert. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe dürftig ausgeleuchtet.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Die Lehnen können ohne großen Kraftaufwand umgelegt werden, allerdings gestaltet sich der Vorgang umständlich, da man vom Kofferraum aus die Lehnen entriegelt, diese jedoch von vorn umlegen muss. Dank stabiler Verzurrösen am Kofferraumboden kann man schweres Gepäck gut fixieren.

– Der Mittelgurt kann nicht ausgehängt werden und hängt dadurch bei umgeklappten Rücksitzlehnen mitten im Kofferraum. Das schränkt die Nutzbarkeit ein. Zur Befestigung kleiner Utensilien gibt es im Kofferraum keine Ablagemöglichkeiten. Eine Durchladeluke ist nicht vorhanden.

2,1 INNENRAUM

1,9 Bedienung

Das zum Fahrer orientierte Cockpit des Optima ist übersichtlich gestaltet, wodurch bereits nach kurzer Zeit eine intuitive Bedienung möglich ist.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind optimal positioniert und der Schalthebel liegt 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 - für wichtige Betriebszustände, wie Kühlmitteltemperatur oder den Status offener Türen, gibt es Kontrollleuchten oder Anzeigen. Scheibenwischer und Licht sind sensorgesteuert - die Nebelschalter sind im Bereich des Lichtschalters im Lenkstockhebel untergebracht. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet, könnte aber etwas höher liegen. Die Bedienung ist insgesamt logisch, 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. Die Lenkradtasten wurden zum Facelift neu angeordnet und sind nun einfacher bedienbar.



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

Ebenfalls am Lenkrad findet man die Bedienelemente für den Tempomaten und den Bordcomputer. Letzterer gibt u.a. Informationen zum Durchschnitts- und Momentanverbrauch wieder. Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. An allen Fensterhebern gibt es einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz. 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.

1,9 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot fällt vorn großzügig 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 für ein angenehmes subjektives Raumempfinden sorgt.

3,0 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es etwas enger zu - hier sind die Platzverhältnisse dennoch zufriedenstellend. Die Beinfreiheit und die Innenbreite sind auch im Fond großzügig. Eingeschränkt ist jedoch die Kopffreiheit, die nur für knapp über 1,80 m große Personen ausreichend ist. Es stellt sich ein recht angenehmes subjektives Raumgefühl ein, lediglich die flache Dachlinie wirkt etwas beengend.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitze lassen sich in Liegeposition bringen und die Rücksitzlehne ist geteilt klappbar. Die Variabilität des Innenraums ist dadurch ausreichend.

2,5 KOMFORT

2,5 Federung

Das Fahrwerk des Kia Optima ist insgesamt recht straff abgestimmt, bietet aber genügend Restkomfort. Auf kurzen Bodenwellen spricht das Fahrwerk recht hölzern an und kann die Stöße nicht vollends von den Insassen fern halten. Auch Einzelhindernisse oder Querfugen werden recht hart in den Innenraum durchgereicht. Bei regelmäßiger Anregung ist eine leichte Stuckerneigung vorhanden, allerdings zeigt sich diese nicht zu sehr ausgeprägt. Im Ganzen liegt das Fahrzeug ruhig auf der Straße, bei dynamischen Fahrmanövern ist jedoch eine gewisse Karosserieneigung vorhanden. Raue Fahrbahnbelege und Kopfsteinpflaster werden gut absorbiert, letzteres ist allerdings deutlicher im Innenraum spürbar. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist tadellos.

⊕ Auf langwellige Fahrbahnunebenheiten spricht das Fahrwerk gut an und dämpft diese insgesamt einwandfrei ab. Auch bei voller Beladung wirken die Dämpfer nicht überfordert. Der Fahrkomfort der Mittelklasselimousine ist dann sogar etwas komfortabler als im unbeladenen Zustand.

2,3 Sitze

⊕ Der Fahrersitz lässt sich in der getesteten Ausstattung serienmäßig elektrisch in der Höhe und Neigung einstellen. Dadurch finden Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition vor. Zusätzlich besitzt der Fahrersitz eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die Vordersitze sind angenehm gepolstert und bieten dem Rücken einen festen Halt. Die zum Facelift überarbeiteten Sitze bieten nun einen etwas besseren Seitenhalt. Die Sitzfläche ist angenehm gepolstert und sorgt für eine gute Oberschenkelauflage. Dank einer breiten Ablage kann der Fahrer seinen linken Fuß ordentlich abstützen. In der Ausstattung Spirit ist der Optima serienmäßig mit perforierten Ledersitzen ausgestattet. Eine Sitzlüftung für Fahrer- und Beifahrer ist Serie und sorgt bei warmen Temperaturen dafür, dass man auf den Ledersitzen nicht zu stark schwitzt. Die Rücksitzbank zeigt sich etwas weniger konturiert bietet aber dennoch einen noch akzeptablen Halt. Auch hinten ist die Sitzposition angenehm, wenn auch etwas mehr Oberschenkelunterstützung wünschenswert wäre.

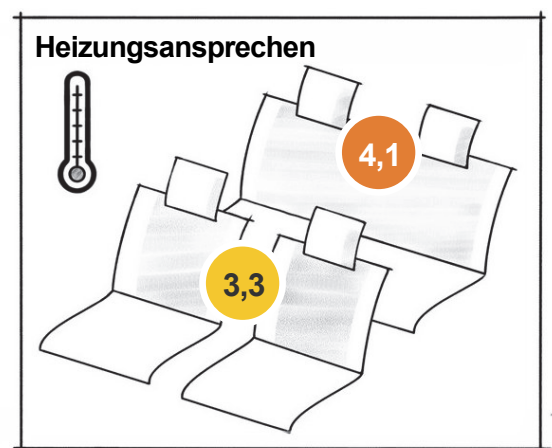
⊖ Für den Beifahrersitz gibt es nicht einmal gegen Aufpreis eine Sitzhöhen- und Sitzneigungseinstellung. Das sollte in dieser Klasse zumindest gegen Aufpreis lieferbar sein.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der im Innenraum ermittelte Geräuschpegel liegt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit bei niedrigen 68,7 dB(A). Fahr- und Windgeräusche sind nicht zu ausgeprägt vorhanden und fallen nicht unangenehm auf. Der Dieselmotor ist insgesamt gut gekapselt, wird aber speziell bei höheren Drehzahlen etwas lauter.

2,9 Klimatisierung

Der Optima 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. Die Luftverteilung erfolgt nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und in vorgegebenen Stufen. Droht ein Beschlagen der Windschutzscheibe, wird die Umluftfunktion automatisch deaktiviert. Beim ADAC Heizungstest schneidet der Kia mit Dieselmotor insgesamt nur mäßig ab. Vorn wird die Fahrgastzelle in zufriedenstellender Zeit erwärmt. Deutlich länger dauert es, bis im Fond angenehme Temperaturen herrschen.



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

2,5

MOTOR/ANTRIEB

2,9

Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 136 PS starken 1.7 CRDi Dieselmotors liegen im Klassendurchschnitt. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug rund 6,2 s (gemessen im dritten Gang). Die Elastizität des Dieselmotors ist dank des hohen maximalen Drehmoments von 325 Nm nicht schlecht. Im vierten Gang benötigt der Optima für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h rund 8,1 s und im Fünften 11,2 s. Nur im sechsten Gang dauert es deutlich länger. Hier vergehen rund 16 s bis von 60 auf 100 km/h beschleunigt wurde.

2,7

Laufkultur

Die Laufkultur des Dieselmotors ist akzeptabel, das harte Wirkprinzip kann er jedoch nicht ganz verbergen. Der Motor läuft insgesamt recht kultiviert, dennoch sind dauerhaft leichte Vibrationen im Innenraum spürbar. Unter Last neigt der Motor bei niedrigen Drehzahlen zu recht deutlichem Dröhnen. Auch bei hohen Drehzahlen sind unter Last gewisse Brummfrequenzen vorhanden.

2,1

Schaltung

⊕ Das Sechs-Gang-Schaltgetriebe lässt sich insgesamt präzise und mit nicht zu hohem Kraftaufwand schalten. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus. Der Rückwärtsgang lässt sich einfach und geräuschlos einlegen, auch wenn das Fahrzeug noch leicht nach vorn rollt. Um den Rückwärtsgang einlegen zu können, muss ein Sperrring am Schaltknauf betätigt werden - eine Fehlbedienung kann dadurch ausgeschlossen werden. Die gut sichtbare Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer über den möglichst idealen Gang und hilft so, Kraftstoff zu sparen. Die Kupplung lässt sich insgesamt zwar gut dosieren, doch trotzdem gehört zum Anfahren etwas Feingefühl - dem Motor fehlt es beim Anfahren an Kraft. Am Berg wird das Auto nach dem Loslassen der Bremse noch für kurze Zeit selbstständig festgehalten, wodurch das Anfahren vereinfacht wird. Das Start-Stopp-System (ISG) funktioniert insgesamt gut. Der Motor springt beim Betätigen der Kupplung spontan an und ermöglicht zügiges Weiterfahren.

2,3

Getriebeabstufung

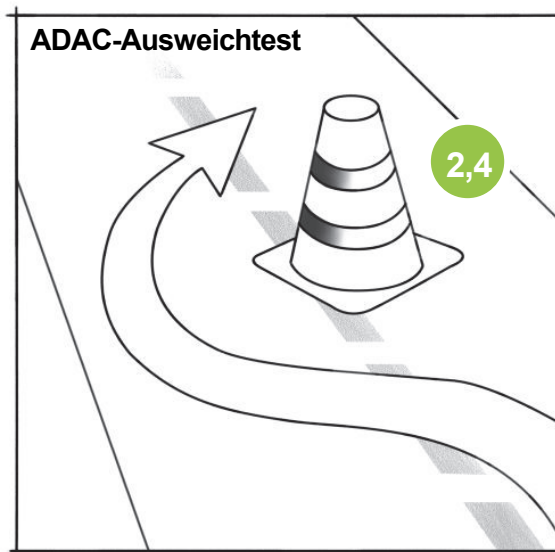
⊕ Die sechs Gänge sind gut abgestuft, für die typischen Fahrgeschwindigkeiten steht immer der richtige Gang parat. Die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen fallen gleichmäßig aus und passen zum Motor. Die Gesamtübersetzung wurde zufriedenstellend lang gewählt, um auch bei Autobahntempo mit nicht zu hohen Drehzahlen unterwegs zu sein. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit 2.600 1/min.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert die Limousine gelassen. Sie pendelt nur leicht nach und stabilisiert sich schnell wieder. Die Spurrillenempfindlichkeit ist gering. Bei Fahrbahnverwerfungen wird die Karosserie gelegentlich versetzt, wodurch Lenkkorrekturen notwendig sind. Beim ADAC Ausweichtest kann der Optima ein gutes Ergebnis einfahren. Lenkt man in der ersten Phase stark an, neigt das Fahrzeug zu leichtem Übersteuern, wird dann aber vom vehement regelnden ESP sofort wieder stabilisiert. Dadurch ist das Verhalten sicher und gut beherrschbar. Bei zu schnell angefahrenen Kurven neigt der Optima zu starkem Untersteuern, das sich früh ankündigt. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten sind somit zwar nicht besonders hoch, der Grenzbereich ist aber breit und von Normalfahrern gut zu beherrschen. Wird in der Kurve das Gaspedal gehoben, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt das Heck etwas nach, dennoch bleibt die Limousine gut kontrollierbar. Damit die Antriebsräder beim Anfahren auf rutschigem Untergrund nicht zu stark durchdrehen, ist eine Traktionskontrolle (TCS) an Bord.

ADAC-Ausweichtest



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 Lenkung des Kia Optima ist recht direkt übersetzt. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis fällt mit 11,7 m für ein Fahrzeug in der Mittelklasse noch zufriedenstellend aus.

⊕ Um die Mittellage spricht die Lenkung gut an und gibt dem Fahrer genügend Rückmeldung. Bei höheren Lenkwinkeln zeigt sich die Lenkung präzise und es sind nur wenig Lenkkorrekturen notwendig. Die Fahrbahnrückmeldung könnte aber noch etwas besser sein. Beim Rangieren im Stand ist nur ein geringer Kraftaufwand erforderlich.

2,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Optima rund 38,4 m bis zum Stillstand (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen, Reifen: Pirelli Chinturato P7 95W der Größe 225/45 R18). Der Bremsweg ist zwar nicht besonders kurz, die Bremsanlage zeigt sich aber immerhin auch bei stärkster Beanspruchung standhaft und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Spurtreue beim Bremsen in einer Kurve ist zufriedenstellend.

⊕ Die Bremse spricht gut an lässt sich fein dosieren.

1,8

SICHERHEIT

1,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Kia Optima bietet in der Top-Ausstattung Spirit eine ganze Reihe an Assistenzsystemen, die für eine gute aktive Sicherheit sorgen. Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten gibt es auch eine Gegenlenkunterstützung (VSM), die in kritischen Fahrsituationen dem Fahrer beim Stabilisieren des Fahrzeugs hilft. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem gibt es beim Spirit ebenso serienmäßig wie einen Spurhalteassistenten. Dieser erkennt über eine Kamera hinter dem Innenspiegel, wenn das Fahrzeug sich dem Fahrbahnrand nähert und leitet einen Lenkimpuls in Richtung Fahrbahnmitte ein. Neu ist der radarbasierte Totwinkelassistent, der die seitlichen Bereiche des Fahrzeugs überwacht und dem Fahrer über Warnleuchten in den Außenspiegeln signalisiert, falls sich ein Fahrzeug im toten Winkel befindet. Beim Abbiegen leuchtet das helle Abbiegelicht entsprechend der Fahrrichtung die seitlichen Bereiche neben dem Fahrzeug aus. Die LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen - bei einer Notbremsung pulsiert das Bremslicht und weist andere Verkehrsteilnehmer auf die Gefahrensituation hin. Zusätzlich wird dann im Stand die Warnblinkanlage aktiviert. In den vorderen Türen sind Rückleuchten verbaut, wodurch es für den nachfolgenden Verkehr besser erkennbar ist, wenn eine Tür geöffnet ist. Die Geschwindigkeitsregelanlage hat eine Speedlimit-Funktion. Unbeabsichtigtes Starten des Motors mit eingelegtem Gang ist nicht möglich, da sich der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal starten lässt.

⊖ Ein Kollisions- und Notbremssystem ist für den Optima nicht erhältlich. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, so kann beispielsweise beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres angezeigt werden.

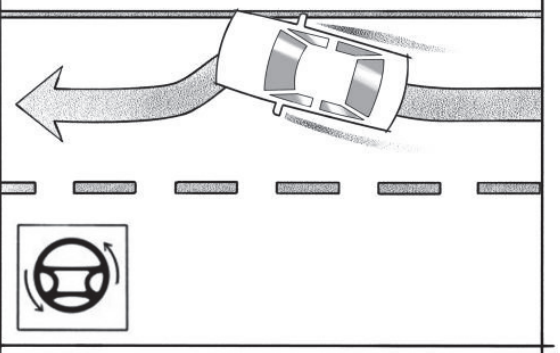
1,8

Passive Sicherheit - Insassen

Für den Kia Optima sind bisher keine ADAC Crashtest-Ergebnisse verfügbar. Dank Fahrer- und Beifahrerairbag, Seitenairbags vorne und durchgehender Kopfairbags sollte die Insassensicherheit aber gut ausfallen. Die vorderen Sicherheitsgurte sind mit Gurtstraffer und -kraftbegrenzer ausgestattet.

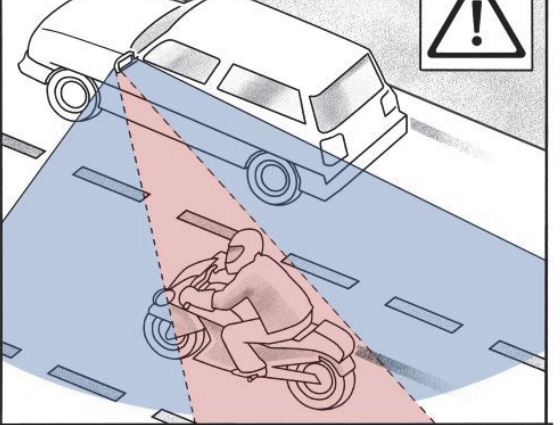
⊕ Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis 1,90 m einen guten Schutz. Sie sind aktiv ausgelegt und bewegen sich im Falle eines Heckaufpralls automatisch ein Stück näher zum Kopf. Dadurch sollte die Gefahr eines HWS-Syndroms verringert werden.

Spurhalteassistent



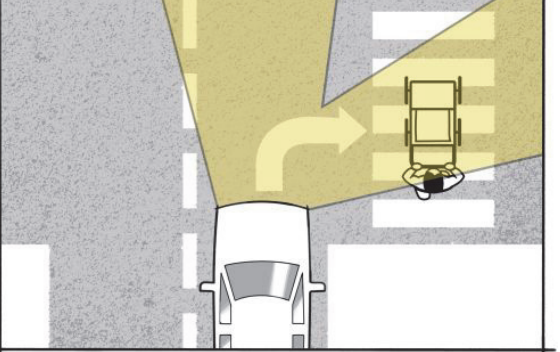
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Für die vorderen Insassen gibt es Ansnallerinnerer, der Ansnallstatus der hinteren Passagiere wird dem Fahrer in einem Display angezeigt - schnallt man sich auf der Rückbank wieder ab, so ertönt ein Warnsignal. An den stabilen Türgriffen lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen.

⊖ Im Fond sind die Kopfstützen für alle Personengrößen hoch genug. Sie sind jedoch weit vom Kopf entfernt und bieten dadurch bei einem Heckaufprall keinen besonders guten Schutz. Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierte, gut erreichbare Halterung im Kofferraum.

1,7 Kindersicherheit

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

+ Auf den äußeren Fondplätzen gibt es Isofixhalterungen mit Ankerhaken. Alternativ können Kinderrückhaltesysteme jedoch auch mit den Gurten sicher befestigt werden, da diese lang und die Schlösser kurz sind. Zudem sind auf den äußeren Plätzen Position und Abstände der Anlenkpunkte optimal. Das Platzangebot reicht auch für hohe Kindersitze. Laut Bedienungsanleitung eignet sich die Rückbank für alle universellen Rückhaltesysteme. Die elektrischen Fensterheber haben einen Einklemmschutz, wodurch das Verletzungsrisiko reduziert wird.

⊖ Um Isofix-Sitze montieren zu können, benötigt man zusätzliche Einsteckhilfen. Das Polster ist an den Wangen im Fond weich, so dass Kindersitze nicht vollkommen lagestabil montiert werden können. Laut Bedienungsanleitung eignet sich der Beifahrersitz nicht für Kindersitze aller Altersgruppen, obwohl sich der Beifahrerairbag deaktivieren lässt.

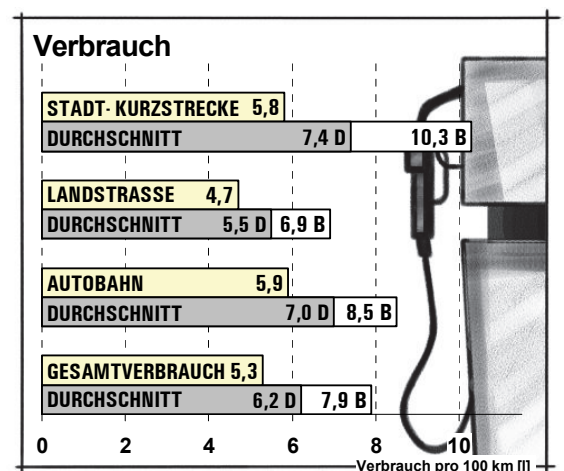
3,0 Fußgängerschutz

Ein ADAC Crashtestergebnis für den Fußgängerschutz ist nicht vorhanden. Es wird aber ein zufriedenstellendes Ergebnis erwartet, da die vorderen Bereiche des Stoßfängers und der Motorhaube glattflächig und nachgiebig gestaltet sind.

2,6 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Im CO₂-Kapitel des ADAC EcoTest schneidet der Optima 1.7 CRDi zufriedenstellend ab. Die ermittelte CO₂-Bilanz liegt bei 168 g/km. Damit erreicht die Limousine im CO₂-Kapitel zufriedenstellende 33 Punkte. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,3 l/100 km. Innerorts sind es 5,8 l, außerorts 4,7 l und auf der Autobahn 5,9 l pro 100 km.



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

2,4 Schadstoffe

⊕ Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Kia Optima 1.7 CRDi 69 Punkte und verpasst somit knapp den vierten Stern im EcoTest. Der Schadstoffausstoß fällt noch gering aus. Nur der Ausstoß an Stickoxiden steigt auf der Autobahn etwas stärker an. In der Summe reicht es im Schadstoffkapitel für 36 von 50 Punkten.

2,9 AUTOKOSTEN

2,3 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Optima einen moderaten Kraftstoffverbrauch aufweist und günstigeren Dieselkraftstoff benötigt, fallen die Betriebskosten gering aus.

4,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

2,7 Wertstabilität*

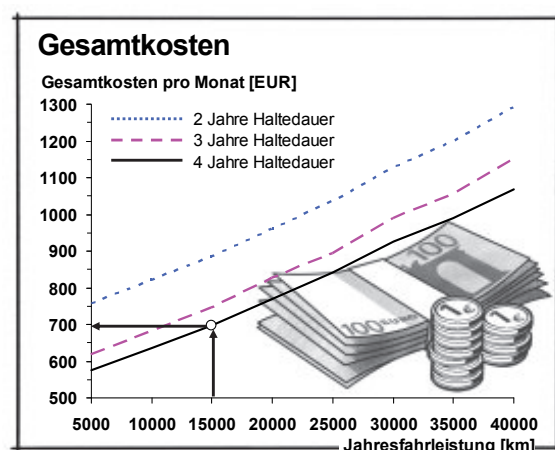
Der prozentuale Restwertverlauf der Kia Optima 1.7 CRDi fällt während des vierjährigen Berechnungszeitraumes zufriedenstellend aus.

3,4 Kosten für Anschaffung*

Der Anschaffungspreis des Optima 1.7 CRDi Spirit fällt mit 33.890 Euro zwar nicht besonders niedrig aus, man erhält dafür allerdings eine gute Serienausstattung. Unter anderem sind Xenonscheinwerfer, ein Navigationssystem sowie ein Spurhalte- und Totwinkelassistent bei dieser Ausstattung serienmäßig an Bord.

4,4 Fixkosten*

⊖ Die jährlichen Fixkosten liegen beim Optima auf hohem Niveau. Allein die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 227 Euro zu Buche. Darüber hinaus fallen die Versicherungseinstufungen ungünstig aus. Besonders die Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung zeigen sich im Klassenvergleich sehr teuer. Die Teilkasko ist dagegen noch überschaubar (KH: 20; TK: 20, VK: 24).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 698 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

⊕ In der Summe fallen die absoluten monatlichen Gesamtkosten noch moderat aus. Vor allem die niedrigen Betriebskosten sowie der überschaubare absolute Wertverlust sorgen im Klassenvergleich für eine noch gute Bewertung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0	Hybrid Attract Automatik	1.7 CRDi
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1999	4/1685
Leistung [kW (PS)]	121 (165)	140 (190)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	196/4800	340/1400	325/2000
0-100 km/h[s]	9,5	9,4	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	192	202
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,0 S	5,4 S	5,1 D
CO ₂ [g/km]	162	125	133
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/24/20	20/24/20	20/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	174	100	237
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	639	649	601
Preis [Euro]	24.990	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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1685 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	325 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R18
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4/11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/4,7/5,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	128 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	168 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4845/1830/1455 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2090 mm
Leergewicht/Zuladung	1610 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490 l/865 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1300 kg
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1320 km
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	109 Euro
Monatliche Werkstattkosten	76 Euro
Monatliche Fixkosten	135 Euro
Monatlicher Wertverlust	378 Euro
Monatliche Gesamtkosten	698 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/20
Grundpreis	33.890 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 2013 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 01.03.2013 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	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.250 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkenassistent (inkl. Sensoren v + h)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	580 Euro [°]
Schiebe-Hubdach (Premium-Paket)	1.490 Euro [°]

[°] im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen