



KIA Optima 1.7 CRDi Spirit DCT

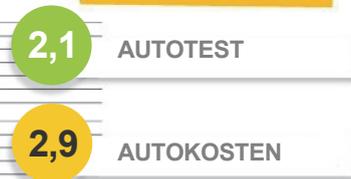
Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse
(104 kW / 141 PS)

Kia bringt die neue Mittelklasselimousine Optima auf den Markt. Diese ist im Vergleich zum Vorgänger optisch modifiziert worden, die Karosserie-maße steigen in allen Dimensionen geringfügig an. Auch der Innenraum wurde aufgefrischt. Der Materialmix gefällt, die Bedienung ist funktionell. Erhältlich ist der Optima in drei Ausstattungsvarianten und mit zwei Motoren - einem 2,0-l-Benziner (120 kW/ 163 PS) und dem im Testwagen verbauten 1,7-l-Turbodiesel. Dieser wurde modifiziert und leistet nun 104 kW/ 141 PS (Vorgänger 100 kW), das maximale Drehmoment stieg um 15 Nm auf 340. Ausschließlich der Dieselmotor ist gegen Aufpreis mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DCT) kombinierbar (im Testwagen). Die Automatik vollzieht sanfte und schnelle Gangwechsel, die Schaltvorgänge könnten von der Elektronik jedoch etwas früher eingeleitet werden. Bei den Fahrleistungsmessungen fährt die rund 1,6 Tonnen schwere Limousine ein zufriedenstellendes Ergebnis ein. Mit 5,1 Litern Diesel auf 100 km fällt der Testverbrauch im ADAC EcoTest durchschnittlich aus. Optional, aber nur in Kombination mit dem DCT, ist ein adaptives Fahrwerk erhältlich, dessen Dämpferansprechen (Normal/ Sport) angepasst werden kann. Die Federung bietet trotz straffer Grundabstimmung einen guten Federungskomfort. Für eine gute Langstreckentauglichkeit sprechen zudem der leise Innenraum, die bequemen Sitze und die Sicherheitsausstattung. Während eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung und ein Spurhalteassistent serienmäßig an Bord sind, gibt es ein Notbremssystem mit Fußgängererkennung und einen Totwinkel-Assistenten gegen Aufpreis. In der Summe ist der Optima 1.7 CRDi Spirit DCT eine echte Alternative zu etablierten Mittelklasse-Limousinen, die mit einem Grundpreis von 35.990 Euro auch trotz der umfangreichen Serienausstattung nicht billig ist. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A4, BMW 3er, Ford Mondeo, Opel Insignia, Volvo S60, VW Passat.

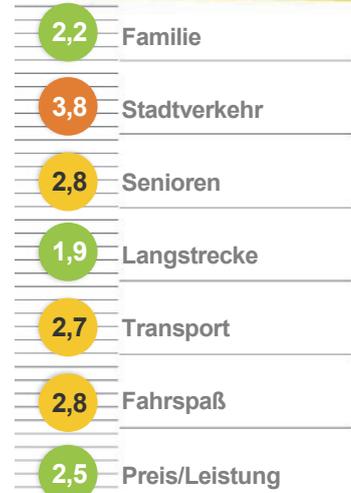
- +** ergonomisches Cockpit, großer Kofferraum, vorn großzügiges Raumangebot, viele Assistenzsysteme, sehr umfangreiche Serienausstattung
- mäßige Rundumsicht, eingeschränkte Kofferraum-Zugänglichkeit, kein Fehlbetankungsschutz, keine Dachlast angegeben



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Stand: März 2016
Text: Martin Brand

2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

- +** Der überarbeitete Kia Optima zeigt sich insgesamt gut verarbeitet, Anlass zur Kritik gibt es nur im Detail. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal. Die Türausschnitte sind ordentlich, aber nicht vollständig gegen Schmutz von außen abgedichtet - immerhin schützen Einstiegsleisten die lackierten Schweller vor Kratzern. Das deutlich modernisierte Interieur ist optisch ansprechend und sauber verarbeitet. Soft-Touch-Oberflächen an den oberen Bereichen der Türverkleidungen und am Armaturenbrett inkl. Ziernaht lassen den Innenraum ebenso wie Metall- und Chrom-Applikationen hochwertig erscheinen - in dieser Fahrzeugklasse sollten jedoch auch die Dachpfosten mit Stoff überzogen sein. Der Unterboden ist vollständig verkleidet, wodurch der Motorraum nicht so schnell verschmutzt und Verwirbelungen reduziert werden, die den Verbrauch ansteigen lassen.
- Dass Schweißnähte an den Türrahmen sichtbar und die Schweißverbindungen generell nicht perfekt versiegelt sind, entspricht ebenso wenig dem Qualitätsanspruch wie die unverkleidete Mechanik an der Heckklappe. Darüber hinaus sind die unteren Teile der Türverkleidungen hart und kratzempfindlich. Der Tankverschluss ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen und kann nur über einen Taster im Armaturenbrett entriegelt werden. Aufgrund fehlender Schutzleisten zeigen sich Stoßfänger und Fahrzeugflanken bei leichten Parkremplern oder unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge ungeschützt. Das Fahrzeug kann mit falschem Kraftstoff befüllt werden, da es keinen Fehlbetankungsschutz gibt.

2,7

Alltagstauglichkeit

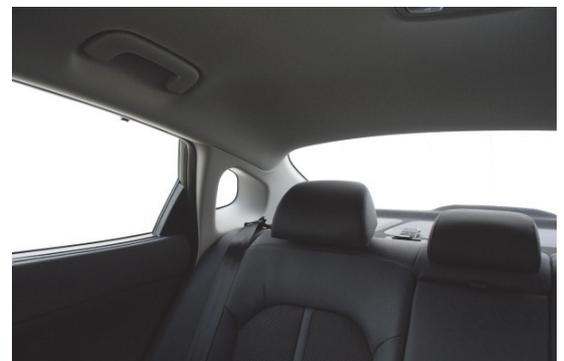
Die Alltagstauglichkeit des Optima 1.7 CRDi DCT fällt zufriedenstellend aus. Das Fahrzeug bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die zulässige Zuladung fällt mit 470 kg wie auch die zulässige Anhängelast befriedigend aus. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 1.500 kg und ungebremste bis 750 kg gezogen werden. Für den Fall einer Reifenpanne ist beim Optima in allen Ausstattungsvarianten ein Notrad samt Wagenheber und Radmutterenschlüssel an Bord - damit ist bei begrenzter Geschwindigkeit eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt möglich.

- +** Dank des großen 70 l Tanks lassen sich auf Basis des EcoTest-Verbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von etwa 1.370 km erreichen. Die zulässige Stützlast liegt bei 80 kg - das reicht, um auch zwei schwere Fahrräder (z.B. E-Bikes) mittels Heckträger zu befördern.
- Eine zulässige Dachlast ist von Seiten des Herstellers nicht angegeben.

2,8

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. Das Rangieren wird durch Parksensoren an Front und Heck sowie durch eine Rückfahrkamera erleichtert (beides Serie). Zudem ist gegen Aufpreis ein Einparkassistent erhältlich (Technik-Paket, im Testwagen), der das Fahrzeug selbstständig in parallel und quer zur Fahrbahn liegende Parklücken lenkt - der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit regulieren. Dann wird der Fahrer auch beim Querausparken gewarnt, wenn sich Fahrzeuge seitlich nähern. Im Technik-Paket enthalten ist zudem ein Rundumsicht-Kamerasystem (AVM), das mit vier Kameras ein Bild aus der Vogelperspektive erzeugt. Bei Nacht sorgen die in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen Xenonscheinwerfer samt Kurvenlichtfunktion für eine gute Fahrbahnausleuchtung - ein zusätzliches Abbiegelicht gibt es aber nicht. Das Fernlicht ist beim Spirit ab Werk sensorgesteuert. Es wird automatisch auf- und abgeblendet, um eine Blendung anderer Verkehrsteilnehmer zu vermeiden. Bei störendem Scheinwerferlicht durch hinterherfahrende Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Funktion abschaltbar).

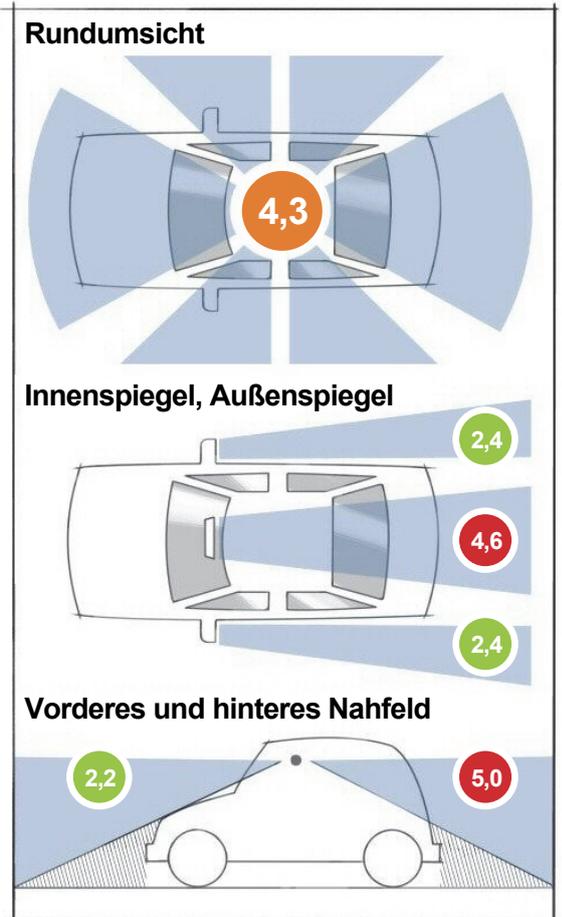
⊖ Durch das hohe Heck lassen sich niedrige Gegenstände hinter dem Fahrzeug schlecht wahrnehmen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Optima u.a. aufgrund sehr breiter Dachsäulen nur ausreichend ab. Der Innenspiegel bietet nur ein kleines Sichtfeld nach hinten. Während beim Vorgängermodell der linke Spiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich hatte, der den toten Winkel verkleinert, gibt es diesen nun nicht mehr.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim Optima vorn insgesamt zufriedenstellend. Die Türausschnitte fallen groß aus und die Füße müssen dank der niedrig positionierten Schweller nicht weit angehoben werden. Die niedrigen Sitze und der breite Schweller erschweren den Ein- und Ausstieg jedoch. Hinten steigt man dank des großen Türausschnitts recht bequem ein und aus, doch auch hier sind die Schweller breit und die Sitzbank tief positioniert.

⊕ In der getesteten Ausstattung ist der Optima serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugang ausgestattet. Dabei kann der Schlüssel zum Öffnen und Verschließen des Fahrzeugs in der Tasche bleiben - man muss nur die Taster im Türgriff betätigen. Die Türfeststeller sind kräftig genug dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten. Haltegriffe am Dachhimmel sind über allen Türen, außer der Fahrertür vorhanden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine Zeit lang an und beleuchten das Fahrzeugvorfeld.

⊖ Trotz des schlüssellosen Zugangs besteht die Möglichkeit, sich am Kofferraum auszusperren, da das Fahrzeug bei offener Heckklappe verriegelt wird, auch wenn der Schlüssel im Fahrzeug ist.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

2,2

Kofferraum-Volumen*

- ⊕ Das Kofferraum-Volumen der Limousine fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil 480 l. Bis zu acht handelsübliche Getränkekisten haben somit im Kofferraum Platz. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen maximal 885 l in den Kofferraum.
- ⊖ Aufgrund der Karosserieform kann das Fahrzeug nicht bis zum Dach beladen werden und auch die Luke zum Passagiererraum könnte etwas größer ausfallen.



Der Kofferraum liegt mit üppigen 480 l Volumen über dem klassenüblichen Niveau.

3,7

Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraum ist bei einer Limousine erwartungsgemäß nicht besonders gut zugänglich. Die Kofferraumklappe lässt sich einfach mittels Taster entriegeln. Dank des schlüssellosen Zugangs entriegelt sich die Heckklappe auch automatisch, wenn man den Schlüssel bei sich trägt und am Fahrzeugheck steht. Die Heckklappe schwingt aber nicht selbstständig vollkommen auf, sondern etwa nur ein Drittel - dann muss sie angehoben werden. Zum Schließen gibt es einen Griff, der jedoch ergonomisch nicht optimal verbaut ist. Die Ladeöffnung fällt zwar breit, aber nicht hoch aus, wodurch sich sperrige Gegenstände schlecht einladen lassen. Die Ladekante liegt rund 72 cm über der Fahrbahn, wodurch das Gepäck recht weit angehoben werden muss.

- ⊖ Durch die enorme Kofferraumtiefe und die niedrige Kofferraumöffnung lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände nur schwer erreichen. Zum Ausladen muss außerdem eine hohe Stufe von 21 cm überwunden werden. Die Heckklappe öffnet nicht besonders hoch, weist einen geringen Versatz auf und zudem steht das Schloss ungünstig ab, sodass 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 dürrtig ausgeleuchtet.

3,0

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Die Lehnen können ohne großen Kraftaufwand umgeklappt werden, allerdings gestaltet sich der Vorgang umständlich. Man entriegelt vom Kofferraum aus die Lehnen, diese klappen jedoch nicht von alleine nach vorn um. Dafür muss man in den Fahrzeuginnenraum. Dank stabiler Verzurrösen am Kofferraumboden kann man schweres Gepäck gut fixieren.

- ⊖ Der Mittelgurt ist an der Hutablage fixiert und hängt dadurch bei umgeklappten Rücksitzlehnen mitten im Kofferraum. Das schränkt die Nutzbarkeit ein. Immerhin kann er am Hilfsschloss ausgehängt werden und stört dann nicht mehr. Zur Befestigung kleiner Utensilien gibt es im Kofferraum keine Ablagemöglichkeiten. Eine Durchladeluke ist nicht vorhanden.

Kia hat das Cockpit des Optima neu gestaltet. Im Vergleich zum Vorgänger präsentiert es sich nun deutlich übersichtlicher, mit den Grundfunktionen kommt man bereits nach kurzer Eingewöhnung zurecht. Nur im Detail ist noch Verbesserungspotenzial vorhanden. So sind beispielsweise der Tastenblock links neben dem Lenkrad sowie die Tasten hinter dem Wählhebel nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers angebracht. Praktikabler wäre auch eine direkte Anzeige der eingestellten Innenraumtemperatur bei der Klimaanlagebedieneinheit - diese wird leider nur im Hauptdisplay dargestellt. Nur wenn man das Climate-Menü aufruft, werden die Parameter dauerhaft angezeigt. Befindet man sich in einem anderen Menü oder deaktiviert das Display, sind die eingestellten Parameter nur für kurze Zeit sichtbar, nachdem man sie reguliert hat.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind optimal positioniert und der Wählhebel liegt gut zur Hand. Der Startknopf wird etwas vom Lenkrad verdeckt, ist allerdings beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Das Kombiinstrument ist klar gezeichnet, bietet einen guten Kontrast und liegt optimal im Sichtfeld des Fahrers. Die Kühlmitteltemperatur- und Kraftstoffanzeige sind analog dargestellt. Im 4,3-Zoll großen Farbdisplay werden u. a. der Momentan- sowie Durchschnittsverbrauch, das aktuelle Tempolimit (kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung) und der Status der Türen samt der Heckklappe und Motorhaube angezeigt. Dem Fahrer wird sogar signalisiert, wenn ein Seitenfenster nicht verschlossen ist. Das Licht kann manuell am Lenkstockhebel aktiviert werden, auf Wunsch ist es sensorgesteuert (Serie) - eine entsprechende Kontrolllampe ist im Kombiinstrument vorhanden. Die Scheibenwischer werden vom Regensensor aktiviert, dieser ist in der Empfindlichkeit einstellbar. Das neu gestaltete Klimaanlagebedienteil ist sehr übersichtlich, könnte aber etwas höher liegen. Die Bedienung ist einfach und selbsterklärend. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert, um nicht unnötig Kraftstoff zu verbrauchen. Die Umluftfunktion wird ebenfalls automatisch abgeschaltet, z.B. wenn Scheibenbeschlag droht. Das Touch-Display des serienmäßigen Multimedia-/Navigationssystems liegt nun etwas höher in nahezu optimaler Position und lässt sich einwandfrei bedienen. Das Audiosystem kann am darunter liegenden Bedienteil oder am Lenkrad gesteuert werden. Die Lenkradtasten sind gut erreichbar. Das in dieser Ausstattungsvariante serienmäßige Harman Kardon Soundsystem bietet auch bei lauter Musik einen klaren Klang. Ebenfalls am Lenkrad findet man die Bedienelemente des serienmäßigen Tempomaten. Ordert man die adaptive Geschwindigkeitsregelung, lässt sich der gewünschte Abstand zum Vorfahrenden einstellen. Die Abstandsregelung ist auch deaktivierbar und das System als gewöhnlicher Tempomat nutzbar. Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik samt früh eingreifendem Einklemmschutz. Die Außenspiegel sind elektrisch einstell- und anklappbar. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und auch im Dunkeln gut lokalisierbar - an den Luftdüsen und am Dachhimmel fehlt allerdings eine Beleuchtung. Vorn ist das Ablagenangebot gut, hinten zufriedenstellend - das beleuchtete 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 vorn beim Anschnallen. Der Fondmittelgurt lässt sich nur umständlich mit Hilfsschloss nutzen.



Modernes, fahrerorientiertes Design, eine gute, gegenüber dem Vorgänger verbesserte Funktionalität und eine saubere Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Optima.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot fällt vorn großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit ist sogar noch ein Stück großzügiger bemessen. Die Innenbreite zeigt sich im Klassenvergleich sehr üppig dimensioniert, was für ein angenehmes subjektives Raumempfinden sorgt.

2,8 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. Das Raumgefühl ist auch im Fond gut.



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.

2,3 KOMFORT

2,4 Federung

Neben dem Standardfahrwerk ist für den Kia Optima gegen Aufpreis ein adaptives Fahrwerk erhältlich (nur in Verbindung mit Direktschaltgetriebe). Das adaptive Fahrwerk besitzt eine straffe Grundabstimmung, bietet aber dennoch einen guten Federungskomfort im Normal-Modus. Trotz der adaptiven Federung neigt der Optima zum Stuckern. Kurze Fahrbahnwellen und grobe Einzelhindernisse werden nur durchschnittlich gefiltert. Im Sport-Modus spricht es noch ein Stück straffer an. Dieser Modus eignet sich gut für hohe Geschwindigkeiten, das Ansprechen ist dann aber schon steifbeinig und passt nicht gänzlich zu einer Limousine.

⊕ Im Normal-Modus liegt das Fahrzeug satt auf der Straße und zeigt kaum Aufbaubewegungen. Seitenneigungen sind ebenfalls nicht stark ausgeprägt. Kleinere Einzelhindernisse sowie Querfugen filtert das Fahrwerk gut, diese dringen nur wenig bis zu den Insassen durch. Der Fahrkomfort ist auch auf Kopfsteinpflaster und rauen Fahrbahnbelägen gut.

1,9 Sitze

In der getesteten Ausstattung ist der Fahrersitz serienmäßig elektrisch einstellbar und besitzt zudem eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Gegen Aufpreis sind Teilledersitze mit Sitzventilation vorn erhältlich (nicht im Testwagen). Dann lässt sich auch der Beifahrersitz elektrisch einstellen (inkl. Sitzflächenneigung) und besitzt eine in der Intensität justierbare Lordosenstütze.

+ Die Fahrersitzfläche lässt sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen, der Beifahrersitz nur in der Höhe. Fahrer unterschiedlicher Statur finden eine angenehme Sitzposition vor. Zudem kann der Fahrer seinen linken Fuß dank stabilem Trittbrett gut abstützen. Die Vordersitze sind angenehm gepolstert, körpergerecht gestaltet und bieten dem Rücken einen festen Halt. Dank guter Kontur ist auch der Seitenhalt gut. Die Atmungsaktivität des Stoffbezugs ist zufriedenstellend. Die Rücksitzbank zeigt sich etwas weniger konturiert, bietet aber dennoch einen noch akzeptablen Halt. Hinten ist die Sitzposition insgesamt angenehm, wenn auch etwas mehr Oberschenkelunterstützung wünschenswert wäre.

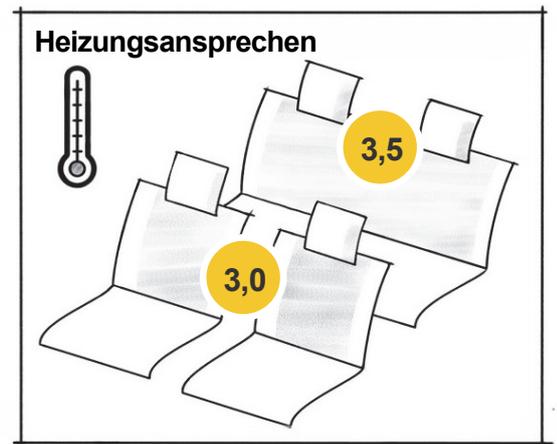
2,0 Innengeräusch

+ Das Geräuschniveau im Innenraum ist angenehm niedrig. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 67,6 dB(A) gemessen. Weder Fahr- noch Windgeräusche fallen unangenehm auf. Es ist nur gelegentlich ein Achspoltern zu vernehmen und Windgeräusche fallen erst bei hohen Geschwindigkeiten an den Türrahmen etwas auf. Der Dieselmotor ist insgesamt zwar gut gekapselt, macht aber bei hohen Drehzahlen durch angestrengt wirkendes Dröhnen auf sich aufmerksam.

2,7 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest kann der Optima ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Die Fahrgastzelle wird sowohl vorn als auch im Fond in akzeptabler Zeit auf behagliche Temperaturen erwärmt.

+ 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 beide gemeinsam und in vorgegebenen Kombinationen. Droht ein Beschlagen der Windschutzscheibe, wird die Umluftfunktion automatisch deaktiviert.



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

2,2 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Kia hat den 1,7-l-Dieselmotor überarbeitet. Dieser leistet nun 104 kW/141 PS bei 4.000 1/min (zuvor 136 PS) und das maximale Drehmoment stieg um 15 Nm auf 340 Nm (1.750 bis 2.500 1/min) an. Damit lässt sich in Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe ein zufriedenstellendes Resultat bei den Fahrleistungsmessungen realisieren. Die Limousine absolviert den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in 6,4 Sekunden.

2,5 Laufkultur

+ Der Selbstzünder überzeugt mit guter Laufruhe, kann das harte Arbeitsprinzip eines Dieselmotors aber nicht gänzlich verbergen. Vibrationen sind nur in leichter Form am Lenkrad spürbar. Akustisch macht der Motor über weite Teile des Drehzahlbereichs wenig auf sich aufmerksam. Nutzt man allerdings das volle Drehzahlband, quittiert er das letzte Drehzahlviertel mit lautem Brummen.

1,3

Schaltung

Neben dem serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebe ist optional das im Testwagen verbaute Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich.

⊕ Beim Losfahren reagiert das Getriebe etwas träge, dafür ist aber ein sanftes Anfahren möglich. Auch beim Rangieren dauert es etwas, bis der Fahrtrichtungswechsel vollzogen ist, die Kriechfunktion ist aber feinfühlig. Während der Fahrt werden die Gänge schnell gewechselt, der Schaltvorgang könnte von der Elektronik allerdings früher eingeleitet werden. Die Gänge können auch manuell am Wählhebel oder mittels Lenkradpaddel gewechselt werden. Die aktuell eingelegte Fahrstufe wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Dank Autoholdfunktion wird der Optima auch an Steigungen zeitlich unbegrenzt am Anrollen gehindert, ohne dass der Fahrer dauerhaft die Bremse betätigen muss. Beim Betätigen des Gaspedals rollt der Kia wieder los. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

1,8

Getriebeabstufung

⊕ Die sieben 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 zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt. Bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit knapp 2.300 1/min.

2,5

FAHREIGENSCHAFTEN

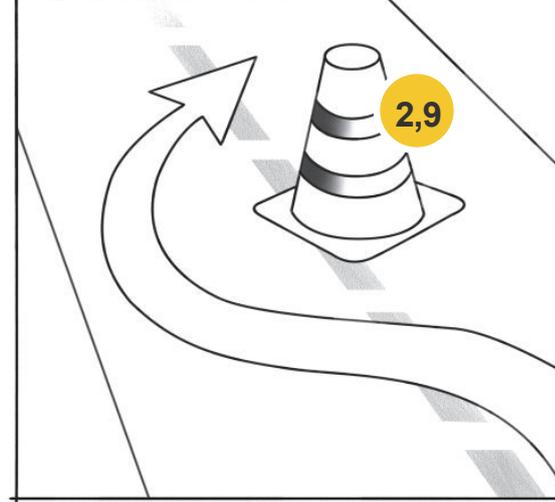
2,6

Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest fällt das Resultat zufriedenstellend aus. Bei einem plötzlichen, einer Schrecksituation entsprechenden Lenkimpuls begibt sich die Limousine mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs. Beim Gegenlenken ist die Übersteuerneigung stärker ausgeprägt. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein Gegenpendler. Dank effektiv wirkendem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) bleibt der Kia beherrschbar, das Verhalten ist für den Fahrer allerdings anspruchsvoll.

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert die Limousine gelassen. Sie liegt satt auf der Straße, pendelt kaum nach und stabilisiert sich schnell wieder. Die Spurrinnenempfindlichkeit ist gering. Bei Fahrbahnverwerfungen wird die Karosserie gelegentlich versetzt, wodurch leichte Lenkkorrekturen nötig sind. 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, sodass 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.

2,3

Lenkung*

Ordert man das Doppelkupplungsgetriebe, ist der Kia mit Drive Mode Select (Fahrmoduseinstellung) ausgestattet. Dann lässt sich auch die Lenkkraftunterstützung anpassen (Normal, Sport). Der ermittelte Wendekreis beträgt 11,6 m, was für ein Fahrzeug der Mittelklasse ein zufriedenstellender Wert ist.

⊕ Die Lenkung spricht sowohl bei kleinen als auch bei größeren Lenkwinkeln gut an, es werden an beiden Achsen gleichmäßig Seitenführungskräfte aufgebaut. Im Normal-Modus dürfte das Lenkgefühl speziell um die Mittellage ausgeprägter sein, die Mittenzentrierung geht aber in Ordnung. Im Sport-Modus wird der Fahrer weniger unterstützt, wodurch sich die Mittellage besser erfüllen lässt. Die Rückmeldung mit zunehmendem Lenkwinkel ist ebenfalls gut. Dank des guten Ansprechens und der ordentlichen Rückmeldung lässt sich der Optima präzise fahren, Lenkkorrekturen sind nur selten notwendig. Beim Rangieren im Stand ist lediglich ein geringer Kraftaufwand erforderlich.

2,5

Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Optima rund 37,8 m bis zum Stillstand (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen, Reifen: Michelin Pilot Sport³; 235/45 ZR18 98Y). Das können andere Fahrzeuge dieser Klasse deutlich besser. Immerhin lässt sich die Bremse ordentlich dosieren und lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht in ihrer Wirkung nach. Die Spurtreue beim Bremsen in einer Kurve ist gut, der Kia läuft kaum aus der Spur.

⊕ Die Bremse spricht gut an lässt sich fein dosieren.

1,5

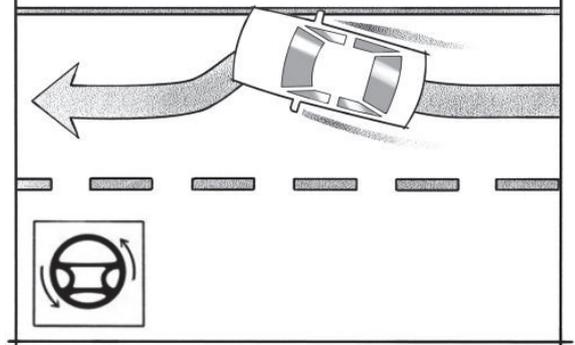
SICHERHEIT

0,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

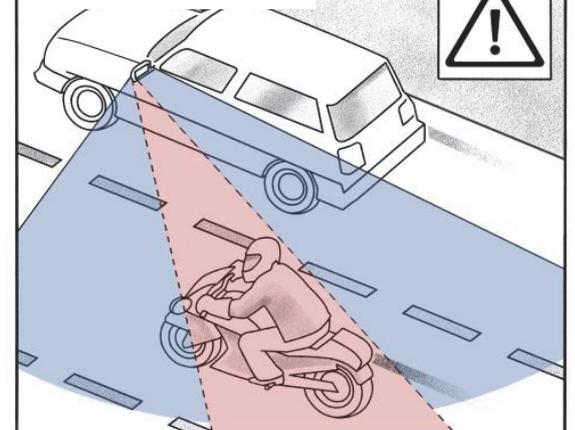
⊕ Kia hat den Umfang an aktiver Sicherheitsausstattung deutlich erweitert, wodurch der Optima in diesem Kapitel ein sehr gutes Resultat erreicht. Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten gibt es auch eine Gegenlenkunterstützung (VSM), die in kritischen Fahrsituationen dem Fahrer beim Stabilisieren des Fahrzeugs hilft, serienmäßig an Bord. Während einer Vollbremsung blinkt zunächst das reaktionsschnelle LED-Bremslicht, bevor ab Stillstand die Warnblinkanlage aktiviert wird um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist ebenso ab Werk an Bord wie ein Spurhalteassistent. Letzterer erkennt über eine Kamera hinter dem Innenspiegel, wenn das Fahrzeug sich dem Fahrbahnrand nähert und leitet einen Lenkimpuls in Richtung Fahrbahnmitte ein. Optional erhältlich ist das Technik-Paket, das bei Fahrzeugen mit Schaltgetriebe u. a. einen radarbasierten Totwinkelassistenten beinhaltet.

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.

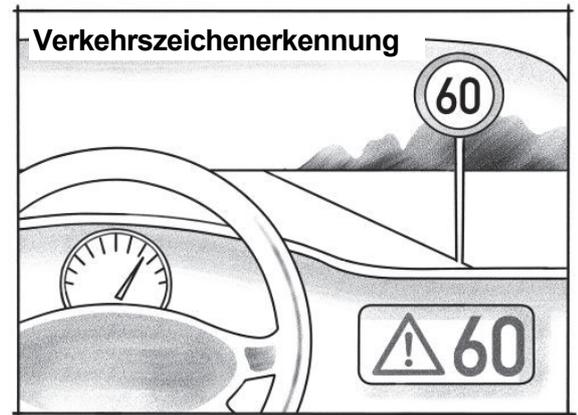
Dieser überwacht die seitlichen Bereiche des Fahrzeugs und warnt den Fahrer über Warnleuchten in den Außenspiegeln, falls sich ein Fahrzeug im toten Winkel befindet. Darüber hinaus wird der Fahrer beim rückwärts Ausparken gewarnt, wenn sich Fahrzeuge seitlich nähern. Bei Fahrzeugen mit dem Doppelkupplungsgetriebe umfasst das Technik-Paket zudem die adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Kollisionswarner und Notbremsassistent samt Personenerkennung. Fußgänger werden zwischen acht und 70 km/h, Fahrzeuge bis Tempo 180 erkannt. Bei einer drohenden Kollision wird der Fahrer zunächst gewarnt, reagiert er nicht, wird automatisch eine Bremsung eingeleitet. Bei Geschwindigkeiten über Tempo 70 (Fußgänger) wird der Notbremsassistent nicht aktiv. Unterhalb von 80 km/h leitet der Notbremsassistent eine starke Bremsung ein, bei mehr als 80 km/h wird die Fahrgeschwindigkeit nur leicht verringert, wenn eine Fahrzeugkollision droht. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung ist ab der Ausstattung Vision ab Werk an Bord. Die beim Style serienmäßigen Bi-Xenonscheinwerfer besitzen eine Kurvenlichtfunktion und leuchten den Straßenverlauf gut aus. In den vorderen Türen sind Rückleuchten verbaut, wodurch es für den nachfolgenden Verkehr besser erkennbar ist, wenn eine Türe geöffnet ist. Der Optima ist serienmäßig mit einem Speedlimiter ausgestattet, diese Funktion entfällt allerdings, wenn man den Notbremsassistenten ordert.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, so kann beispielsweise beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres angezeigt werden.

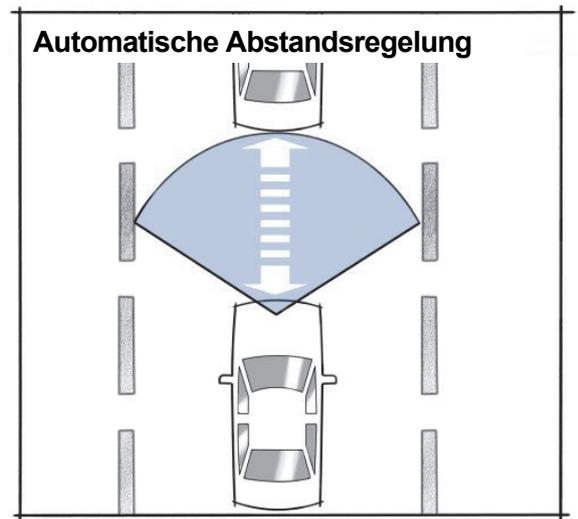
1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Optima ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrer-, Seitenairbags vorn und durchgehenden Kopfairbags sowie einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Im ADAC Crashtest erhält die Limousine 89 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz und insgesamt die vollen fünf Sterne (Test 12/2015). Die vorderen und äußeren hinteren Sicherheitsgurte sind mit Gurtstraffern und -kraftbegrenzern ausgestattet. Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis knapp 1,95 m. Da sie nah am Kopf liegen, können sie bei einem Heckaufprall optimalen Schutz bieten. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinteren Passagiere wird dem Fahrer in einem Display angezeigt - schnallt sich jemand auf der Rückbank ab, ertönt ein Warnsignal. An den stabilen Türgriffen lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen.

⊖ Im Fond reichen die Kopfstützen nur für Personen bis zu einer Größe von 1,65 m. Zudem könnten sie näher am Kopf sein, um bei einem Heckaufprall besser wirken zu können. Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keine definierte, gut erreichbare Halterung im Kofferraum.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

1,5 Kindersicherheit

+ Im ADAC Crashtest erhält der Optima 86 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit (Test 12/2015). Laut Hersteller-Bedienungsanleitung eignen sich alle Sitzplätze zur Montage von Kindersitzen und es finden auch hohe Kindersitze auf allen Sitzen Platz. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren. Auf den äußeren Fondplätzen gibt es Isofix-Halterungen samt Ankerhaken - das System lässt sich auch ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen. Alternativ können auf diesen Plätzen Kindersitze mit den Gurten sicher befestigt werden. Diese sind lang und reichen auch für Kindersitze mit großem Gurtbedarf. Zudem sind die Schlösser stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Schloss- und Gurtanlenkpunkte liegen weit auseinander, es finden auch breite Kindersitze problemlos Platz. Die elektrischen Fensterheber haben einen Einklemmschutz, wodurch das Verletzungsrisiko reduziert wird.

- Der Fondmittelsitz eignet sich nur bedingt zur Montage von Kindersitzen. Das Polster besitzt eine ungünstige Kontur, die Anlenkpunkte liegen zu nah beieinander und das Hilfsschloss ist zu lang ausgeführt.

2,4 Fußgängerschutz

+ Im ADAC Crashtest erreicht der Optima 67 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Entschärft sind der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube. Zu aggressiv zeigen sich die Seiten und hinteren Bereiche der Motorhaube sowie die Pfosten der Windschutzscheibe.

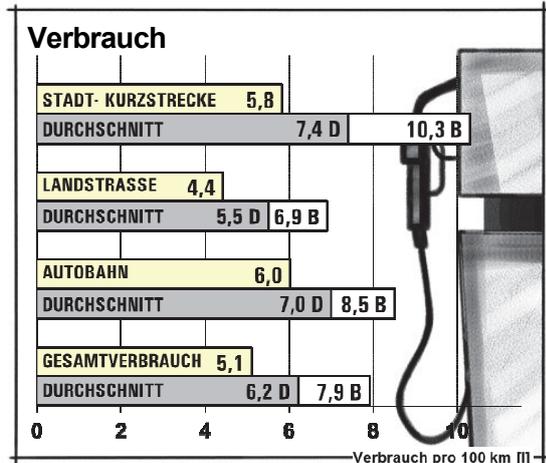
2,0 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO₂*

+ Der Kia Optima 1.7 CRDi Spirit DCT erreicht im CO₂-Kapitel des EcoTest noch ein gutes Resultat. Die Limousine erhält für die CO₂-Bilanz von 163 g/km 35 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer. In der Stadt sind es auch dank des Start-Stopp-Systems zufriedenstellende 5,8 l/100 km. Außerorts liegt der Verbrauch bei 4,4 l/100 km und auf der Autobahn bei 6,0 l pro 100 km.

1,5 Schadstoffe

+ Der Kia Optima 1.7 CRDi erfüllt durch den Einsatz eines NO_x-Speicherката die Abgasnorm Euro 6. Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering, im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der NO_x-Ausstoß aber dennoch an. In diesem Kapitel erhält der Kia 45 Punkte. In der Summe erreicht der Optima mit 80 Punkten vier von fünf Sternen im EcoTest.



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

2,9 AUTOKOSTEN

1,9 Betriebskosten*

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

3,6 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 bis maximal 150.000 km.

2,5 Wertstabilität*

Dem modernisierten Kia Optima 1.7 CRDi Spirit DCT wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter prozentualer Restwertverlauf prognostiziert, was auch an der erhältlichen Sicherheitstechnik liegen dürfte.

4,2 Kosten für Anschaffung*

⊖ Ein Schnäppchen ist der Koreaner nicht. Für den Optima 1.7 CRDi Spirit DCT verlangt Kia mindestens 35.990 Euro. Dafür bringt die Limousine ab Werk aber Bi-Xenonscheinwerfer samt Kurvenlicht und Fernlichtassistent, einen Spurhalteassistenten, einen Tempomaten, eine Rückfahrkamera und ein Navigationssystem mit. Das empfehlenswerte und sicherheitssteigernde Technik-Paket lässt den Preis zwar um weitere knapp 2.000 Euro anwachsen, sollte aber dennoch bestellt werden.

4,2 Fixkosten*

⊖ Die jährlichen Fixkosten fallen beim Optima hoch aus. Allein die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 203 Euro zu Buche. Darüber hinaus zeigt sich die Limousine in der Versicherung ungünstig eingestuft. Besonders die Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung sind im Klassenvergleich sehr teuer. Die Teilkasko ist dagegen noch überschaubar (KH: 19; TK: 20, VK: 24).

2,6 Monatliche Gesamtkosten*

In der Summe fallen die absoluten monatlichen Gesamtkosten noch moderat aus. Vor allem die niedrigen Betriebskosten sowie die noch gute Wertstabilität bescheren dem Optima eine zufriedenstellende Bewertung der Gesamtkosten.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0	1.7 CRDi
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1685
Leistung [kW (PS)]	120 (163)	104 (141)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	196/4800	340/1750
0-100 km/h[s]	9,4	10,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	195
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,4 S	4,2 D
CO2 [g/km]	173	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/20	19/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	196	191
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	640	611
Preis [Euro]	24.990	29.990

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfli.
 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 Euro6
Hubraum	1685 ccm
Leistung	104 kW (141 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R18ZR
Reifengröße (Testwagen)	235/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6/11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/4,4/6,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	116 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	163 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4855/1860/1465 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2100 mm
Leergewicht/Zuladung	1610 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480 l/885 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1370 km
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	84 Euro
Monatliche Werkstattkosten	71 Euro
Monatliche Fixkosten	132 Euro
Monatlicher Wertverlust	430 Euro
Monatliche Gesamtkosten	717 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/20
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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (Technik-Paket)	1.990 Euro ^o
Automatikgetriebe	2.000 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kollisionswarnung (Technik-Paket)	1.190 Euro ^o
Kurvenlicht	Serie
LED-Bremsleuchten	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorn und hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Technik-Paket)	1.190 Euro ^o
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Lackierung Metallic	580 Euro ^o
Panorama-Glasedach	990 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen