



KIA Optima Sportswagon 1.7 CRDi GT-Line DCT

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (104 kW / 141 PS)

Erstmals tritt Kia mit dem neuen Optima Sportswagon in der heiß umkämpften Klasse der Mittelklasse-Kombis an. Die Voraussetzungen, um auch hierzulande gegen die starke Konkurrenz zu bestehen, sind durchaus gegeben - der Sportswagon zählt zweifellos zu den schönsten Kombinationsfahrzeugen in seiner Klasse. Doch nicht nur die Optik stimmt, auch die Transportqualitäten überzeugen. Dank 4,86 m Länge fällt auch das Gepäckabteil großzügig aus, das zudem serienmäßig mit einem praktischen Schienensystem sowie einem Trennnetz ausgestattet ist. Auch technisch befindet sich der Koreaner weitgehend auf Augenhöhe mit der deutschen Konkurrenz. Das harmonische Fahrwerk bietet in Kombination mit der optionalen adaptiven Dämpferregelung einen gelungenen Federungskomfort, das Arsenal an Fahrerassistenzsystemen ist ebenso umfangreich wie das Multimedia- und Konnektivitätsangebot. Federn lassen muss der Optima Sportswagon hingegen beim Antrieb. Der 1,7 Liter große Dieselmotor wirkt in diesem stattlichen Mittelklasse-Kombi nicht nur vergleichsweise schwächlich, er patzt auch bei den Schadstoffemissionen mit einem zu hohen NOx-Ausstoß. Hinzu kommt, dass das optionale Doppelkupplungsgetriebe starker Belastung wie etwa mehrmaligem Anfahren am Berg nicht gewachsen ist und überhitzt. Bei diesen Mängeln ist die äußerst umfangreiche Serienausstattung sowie die siebenjährige Fahrzeuggarantie für den 39.090 Euro teuren Optima Sportswagon 1.7 CRDi GT Line DCT nur ein schwacher Trost. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4 Avant, Ford Mondeo Turnier, Mazda 6 Kombi, Opel Insignia Sports Tourer, Renault Talisman Grandtour, VW Passat Variant.








- + gute Verarbeitungsqualität, sehr umfangreiche Serienausstattung, viele Assistenzsysteme, große Reichweite, lange Garantieleistungen
- Doppelkupplungsgetriebe nicht standfest, zu hoher Stickoxid-Ausstoß, hintere Kopfstützen zu niedrig, kein Fehlbetankungsschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,8

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,2
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,7

EcoTest ★ ☆☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Der Optima Sportswagon legt eine gute Verarbeitungsqualität an den Tag. Die Karosserie ist sorgfältig gefertigt, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Einziger Malus sind die unverkleideten mehrteiligen Türrahmen, die den Blick auf die unschönen Schweißnähte ermöglichen. Auch der Innenraum macht einen hochwertigen und ansehnlichen Eindruck. Weich geschäumter Kunststoff inklusive einer Ziernaht auf der

Oberseite des Armaturenbretts wertet das Interieur ebenso auf wie die zahlreichen Chrom- und Aluminiumeinsätze (u. a. Pedalerie). In der Ausstattung GT-Line sind die Dachsäulen (A- und B-Säule) und Sonnenblenden mit dem gleichen schwarzen Velourstoff überzogen, der auch den Dachhimmel verkleidet. Der Unterboden ist großflächig verkleidet und aerodynamisch optimiert, lediglich der hintere Bereich ist offen.

3,1 Alltagstauglichkeit

Die tatsächliche Zuladung fällt mit 475 kg für einen Kombi nur durchschnittlich aus. Gleiches gilt für die Anhängelast, die 1.500 (gebremster Hänger) bzw. 750 kg (ungebremster Hänger) beträgt. Im Alltag störender sind jedoch der recht große Wendekreis (11,5 m) sowie die umständliche Handhabung des Tankdeckels. Dieser ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss stattdessen über eine immerhin gut erreichbare Taste am Armaturenbrett geöffnet werden. Im Falle eines Reifenschadens steht dem Fahrer lediglich ein Reifenpannenset zur Verfügung, ein Not- oder gar Ersatzrad ist für den Koreaner leider nicht erhältlich.

⊕ Der große 70 Liter Tank ermöglicht eine beeindruckende Reichweite von bis zu 1.250 km (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen bis zu 100 kg transportiert werden - ein sehr guter Wert.

⊖ Mit knapp 4,90 m Länge und 2,10 m Breite inklusive der Außenspiegel sprengt der Optima Sportswagon das übliche Mittelklasse-Maß und nimmt damit Kurs Richtung oberer Mittelklasse.

2,7 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich trotz der stattlichen Größe des Optima Sportswagon ordentlich abschätzen. Die Rundumsicht wird vorrangig durch die breiten D-Säulen beim Blick nach hinten geschmälert.

⊕ In der Ausstattung GT-Line erhellen serienmäßige LED-Scheinwerfer nachts die Straße. Auch Kurvenlicht und ein statischer Fernlichtassistent gehören zum Ausstattungsumfang. Das Lichtsystem sorgt für eine helle und homogene Ausleuchtung. In puncto Parkhilfen zeigt sich Kia ebenfalls sehr spendabel: Neben Parksensoren vorn und hinten bringt der Optima sogar eine Rückfahrkamera sowie einen Parklenkassistenten serienmäßig mit. Wem das noch nicht reicht, findet zudem eine 360-Grad-Kamera in der Aufpreisliste.



Nicht versenkbaren Kopfstützen sowie eine hohe Fensterlinie beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

⊖ Durch das hohe Heck lassen sich niedrige Gegenstände hinter dem Fahrzeug schlecht wahrnehmen, zudem bietet der Innenspiegel nur ein kleines Sichtfeld nach hinten. Während beim Vorgänger-Optima der linke Spiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich hatte, der den toten Winkel verkleinert, gibt es diesen nun nicht mehr. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, so kann beispielsweise beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres angezeigt werden.

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. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer

1,9 Kofferraum-Volumen

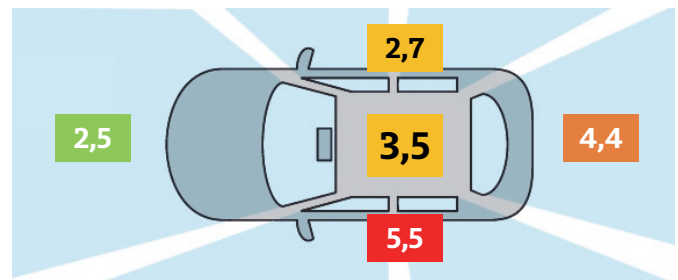
⊕ Bei einem stattlichen Kombi wie dem Optima Sportswagon kann man auch einen stattlichen Kofferraum erwarten. Der Koreaner enttäuscht hier nicht: Im Normalzustand fasst das Gepäckabteil 455 l bis zur Fensterunterkante, bis unters Dach beladen gehen sogar 635 l oder alternativ elf Getränkekisten hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um und lädt dachhoch ein, beträgt das Fassungsvermögen üppige 1.445 l.

1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet beim Optima Sportswagon GT-Line serienmäßig elektrisch. Dank des ebenfalls serienmäßigen Komfortzugangssystems öffnet die Heckklappe, ohne dafür eine Taste auf der Fernbedienung, im Fahrzeug oder an der Heckklappe betätigen zu müssen. Anders als bei den bisherigen Systemen muss man dafür nicht einmal den Fuß unter die Heckschürze bewegen; es genügt, sich für mehr als drei Sekunden im Abstand von

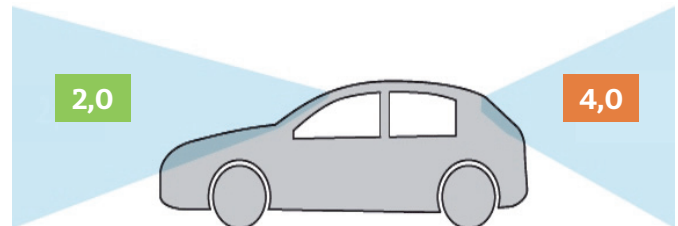
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen

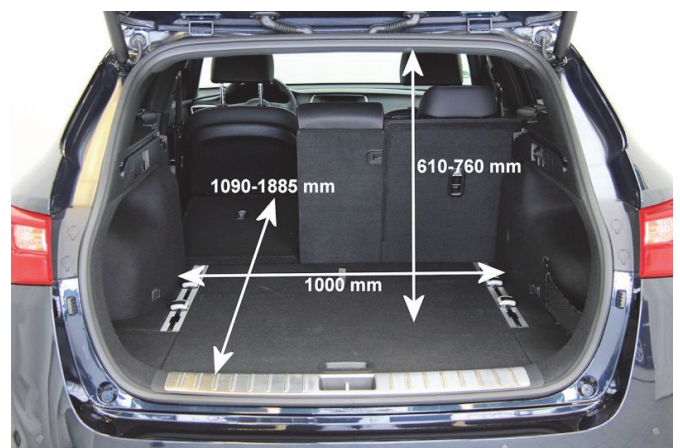


Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. 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.



Der Kofferraum liegt mit 455-1.445 Liter Volumen über dem klassenüblichen Niveau.

einem halben bis einem Meter hinter dem Fahrzeug aufzuhalten, und die Heckklappe öffnet automatisch. Die Heckklappe gibt eine große Öffnung frei, zudem fällt das Be- und Entladen dank der niedrigen Ladekante und des nahezu ebenen Übergangs zur Ladefläche leicht.

Ebenfalls praktisch ist die Verstaumöglichkeit des Laderaumrollos unter dem Ladeboden, der beim Hochklappen zudem automatisch offen bleibt. Mit zwei

Lampen wird der Kofferraum nachts gut ausgeleuchtet.

1,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die dreigeteilten Rücksitzlehnen lassen sich oben an der Lehne oder vom Kofferraum aus entriegeln und klappen automatisch um. Auch für Ordnung im Kofferraum ist gesorgt: Der Optima Sportswagon ist

serienmäßig mit einem Schienensystem, einem Trennnetz sowie praktischen Seitenfächern und Taschenhaken ausgestattet.

2,3 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Eine direkte Anzeige der eingestellten Innenraumtemperatur bei der Klimaanlagebedieneinheit wäre wünschenswert - 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. Der Startknopf wird vom Lenkrad verdeckt, auch der Tastenblock links vom Lenkrad liegt nicht optimal im Blickfeld des Fahrers.

⊕ Das Cockpit des Kia Optima macht einen aufgeräumten Eindruck und lässt sich auch ohne Studium der Betriebsanleitung bedienen. Der Touchscreen liegt gut im Blickfeld und reagiert feinfühlig auf Berührung, allerdings dürfte er besser erreichbar sein. Die Menüs sind klar strukturiert, Direktwahltasten für die wichtigsten Funktionen und ein Drehrad zum Zoomen und Scrollen erleichtern die Handhabung zudem. Die analogen Instrumente sind sehr gut ablesbar, ein digitales Instrumentendisplay vermisst hier niemand. Zwischen den Rundinstrumenten befindet sich das große und hochauflösende Kombiinstrument. Weniger gut ist allerdings, dass Fahrzeugeinstellungen (z. B. Fahrer-



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

assistenzsysteme) umständlich über das Kombiinstrument vorgenommen werden müssen und diese nur im Stand vorgenommen werden können. Zudem sind die Lenkradtasten etwas unübersichtlich angeordnet, was die Bedienung zusätzlich erschwert. Praktisch: Wurde der Optima mit eingeschlagenen Rädern abgestellt, weist der Optima den Fahrer beim Anlassen des Motors darauf hin.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Optima Sportswagon GT-Line ist in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Und das Gute daran ist, dass der Kia alles serienmäßig mitbringt: Bluetooth-Freisprecheinrichtung, induktive Lademöglichkeit für das Smartphone, Navigationssystem, Apple Carplay und

Android Auto, digitaler Radioempfang, zwei USB-Anschlüsse, hochwertiges Harman/Kardon-Soundsystem mit 10 Lautsprechern, 12-Volt-Lademöglichkeit im Fond sowie im Kofferraum, beim Optima ist alles an Bord.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ 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.

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 durch das optionale Panorama-Schiebedach des Testwagens zusätzlich geschmälert wird und nur für knapp über 1,80 m große Personen ausreicht. Das Raumgefühl ist auch im Fond gut.

3,5 Innenraum-Variabilität

Mit im Verhältnis 40:20:40 umklappbaren Rücksitzlehnen bietet der Optima Sportswagon das in dieser Klasse übliche Maß an Variabilität. Im Bereich des Armaturenbretts befinden sich einige gut nutzbare Ablagen, die Türfächer sind jedoch recht klein geraten und auch das Handschuhfach



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

ist mit der - zugegebenermaßen sehr dicken - Bedienungsanleitung bereits fast vollständig belegt.

2,2 KOMFORT

2,1 Federung

Neben dem Standardfahrwerk ist für den Kia Optima gegen Aufpreis ein adaptives Fahrwerk erhältlich (nur in Verbindung mit Doppelkupplungsgetriebe). 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 einem Familienkombi.

⊕ Im Normal-Modus liegt das Fahrzeug satt auf der Straße und zeigt nur wenig Aufbaubewegungen. Kleinere Einzelhindernisse sowie Querfugen filtert das Fahrwerk gut, diese dringen nur wenig bis zu den Insassen durch. Auch auf Kopfsteinpflaster und rauen Fahrbahnbelägen ist der Fahrkomfort gut.

2,4 Sitze

In der getesteten Ausstattung GT-Line ist der Optima mit Leder-Sportsitzen ausgestattet. Der Fahrersitz ist serienmäßig elektrisch einstellbar und besitzt zudem eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Das optionale Luxus-Sitz-Paket beinhaltet eine Ventilationsfunktion für die Vordersitze, eine elektrische Sitzverstellung für den Beifahrersitz sowie beheizbare äußere Fondsitze.

⊕ Die Sportsitze für Fahrer und Beifahrer sind kräftig konturiert und bieten in Kurven guten Halt. 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. Leider ist die bequeme Mittelarmlehne weder in der Höhe noch längs verschiebbar. 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.

2,6 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt recht niedrig. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 67,2 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.

2,0 Klimatisierung

⊕ Auch in puncto Klimatisierung ist der Optima GT-Line sehr gut ausgestattet. Zum Serienumfang zählen eine Zweizonen-Klimaautomatik, Lenkradheizung sowie beheizbare Vordersitze. Gegen Aufpreis lassen sich die

Vordersitze zudem belüften und die äußeren Fondsitze ebenfalls beheizen. Die Fondinsassen freuen sich zudem über die abgedunkelten Seitenscheiben sowie Jalousien.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der 141 PS leistende Dieselmotor sorgt im Kia Optima Sportswagon für ordentliche Fahrleistungen. Im Vergleich zu den gängigen Zweiliter-Motoren der Konkurrenz in der 150 PS-Klasse wirkt der 1,7 Liter große Selbstzünder aber etwas schwachbrüstig und angestrengt. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h

absolviert der Koreaner in 6,6 s. Besonders gut schlägt sich der Optima beim Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h. Der Hersteller gibt den Wert für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit recht bescheidenen 11,1 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 200 km/h.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Selbstzünder bietet eine ordentliche Laufruhe, kann das Arbeitsprinzip eines Dieselmotors aber nicht verbergen. Vibrationen sind in leichter Form am Lenkrad, in der Pedalerie und am Wählhebel zu spüren. Akustisch hält

sich der Motor über weite Teile des Drehzahlbereichs angenehm im Hintergrund. Nutzt man allerdings das volle Drehzahlband, quittiert er das letzte Drehzahlviertel mit lautem Brummen.

2,3 Schaltung/Getriebe

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 sieben Gänge sind passend gestuft, die Drehzahlsprünge fallen nicht zu groß aus. Trotz der sieben Fahrstufen ist der höchste Gang nicht sonderlich lang übersetzt - bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.250 Umdrehungen.

Die Gänge können auch manuell am Wählhebel oder mittels Lenkradpaddel gewechselt werden. Dank der Autoholdfunktion wird der Optima auch an Steigungen zeitlich unbegrenzt am Anrollen gehindert, ohne dass der

Fahrer dauerhaft die Bremse betätigen muss. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

⊖ Das Doppelkupplungsgetriebe kuppelt beim Anfahren langsam ein. Das ist unter Komfortaspekten durchaus sinnvoll und vermeidet das bei Doppelkupplungsgetrieben oftmals auftretende Anfahruckeln, hat aber zur Folge, dass sich der Optima recht gemächlich in Bewegung setzt. Hinzu kommt, dass das Getriebe eine trockene Kupplung besitzt, die im Gegensatz zu nasslaufenden Kupplungen unter Effizienzaspekten zwar Vorteile bietet, aber bei starker Beanspruchung aufgrund der fehlenden Kühlung durch das Getriebeöl überhitzen kann. Im Falle des Kia Optima 1.7 CRDi DCT erschien bei dynamischer Beschleunigung aus dem Stand in rascher Abfolge sowie bei mehrmaligen Anfahren an einer starken Steigung in rascher Abfolge eine Warnmeldung, dass das Getriebe überhitzt und man das Fahrzeug zum Abkühlen abstellen soll.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest fällt das Resultat zufriedenstellend aus. Bei einem plötzlichen, einer Schrecksituation entsprechenden Lenkimpuls begibt sich der Optima 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 der Kombi gelassen. Er liegt satt auf der Straße, pendelt kaum nach und stabilisiert sich schnell wieder. Die

Spurrinnenempfindlichkeit ist gering. Bei zu schnell angefahrenen Kurven neigt der Optima zum 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. Die Wankbewegungen halten sich angenehm in Grenzen. Wird in der Kurve das Gaspedal gelupft, sodass ein Lastwechsel entsteht, drängt das Heck etwas nach, dennoch bleibt der Kia gut kontrollierbar.

Damit die Antriebsräder beim Anfahren auf rutschigem Untergrund nicht zu stark durchdrehen, ist eine Traktionskontrolle (TCS) an Bord.

2,2 Lenkung

⊕ 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 die Lenkkräftunterstützung zurückgenommen, 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. Mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt, die Lenkaufwand speziell im Stadtverkehr hält sich damit in Grenzen.

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Optima Sportswagon im Schnitt nach 35,1 m - ein guter Wert. Das

Pedalgefühl ist etwas teigig, die Dosierbarkeit daher nicht optimal.


















2,4 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Kia hat den Umfang an aktiver Sicherheitsausstattung im Vergleich zum Vorgänger deutlich erweitert. Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) ist auch eine Gegenlenkunterstützung (VSM), die dem Fahrer in kritischen Fahrsituationen 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 serienmäßig wie ein Spurhalteassistent. Optional erhältlich ist das Technik-Paket, das bei

Fahrzeugen mit Schaltgetriebe u. a. einen radarbasierten Totwinkelassistenten beinhaltet. 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. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung ist ab der Ausstattung Vision ab Werk an Bord. Der Optima ist serienmäßig mit einem Speedlimiter ausgestattet, diese Funktion entfällt allerdings, wenn man den Notbremsassistenten ordert.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	optional
	Kollisionswarnung	optional
	City-Notbremsystem	optional
	vorausschauendes Notbremsystem	optional
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	optional
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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). Für den Sportswagon ist ein vergleichbares Ergebnis zu erwarten. 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.

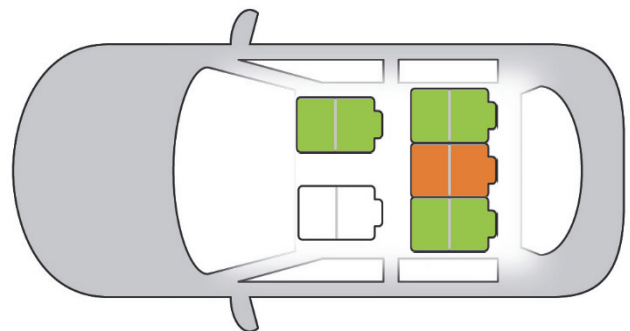
⊖ Im Fond reichen die Kopfstützen nur für Personen bis zu einer Größe von 1,65 m. Zudem könnten sie näher am Kopf sein, um bei einem Heckaufprall besser wirken zu können. Verbandkasten und Warndreieck befinden sich unter dem Ladeboden und sind daher im Bedarfsfall unter Umständen schlecht erreichbar.

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 kann per Schüsselschalter deaktiviert werden. Auf den äußeren Fondplätzen gibt es Isofix-

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

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.

3,4 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 Be-

Allerdings sind die Gurtanlenkpunkte der hinteren Plätze ungünstig, wodurch die Kindersitze nicht optimal fixiert werden können. Die elektrischen Fensterheber haben einen Einklemmschutz, wodurch das Verletzungsrisiko reduziert wird.

reiche der Motorhaube sowie die Pfosten der Windschutzscheibe.

Zumindest gegen Aufpreis ist ein Fußgängernotbremsassistent erhältlich.

4,5 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

Im ADAC EcoTest kommt der Kia Optima Sportswagon 1.7 CRDi DCT auf eine CO₂-Bilanz von 176 g/km, wofür der Koreaner 25 Punkte bekommt. Der Testverbrauch beträgt 5,6 l/100 km. Dieser gliedert sich in 6,0 l in der Stadt, 5,0 l bei Überlandfahrt und 6,2 l/100 km auf der Autobahn.

5,5 Schadstoffe

⊖ Kia verzichtet im Optima auf ein SCR-System, das den Stickoxid-Ausstoß senken könnte. Somit fallen die NO_x-Emissionen bereits im WLTC-Zyklus deutlich zu hoch aus, im anspruchsvolleren Autobahn-Zyklus liegen sie achtfach über dem erlaubten Wert. Daher geht der Kia im Schadstoff-Kapitel leer aus und kommt insgesamt auf bescheidene 25 Punkte, wofür es lediglich einen Stern im ADAC EcoTest gibt.

2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ 39.090 Euro verlangt Kia für den Optima Sportswagon 1.7 CRDi DCT in der sportlichen Ausstattung GT Line. Ein stattlicher Preis, doch dafür lässt die Serienausstattung kaum einen Wunsch offen: Ob 18-Zoll-Räder, Navigationssystem, LED-Scheinwerfer samt Kurvenlicht, elektrische Heckklappenbetätigung, Harman/Kardon-Soundsystem oder Sitz- und Lenkradheizung, all diese Annehmlichkeiten sind beim Koreaner serienmäßig an Bord.

Auch bei den Garantieleistungen steht der Optima glänzend da. Sieben Jahre Garantie (bis max. 150.000 km) geben die Koreaner auf das Fahrzeug, fünf Jahre auf den

Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung. Zudem bietet Kia eine siebenjährige Mobilitätsgarantie sowie die Möglichkeit, die Karte des Navigationssystems sieben Jahre lang zu aktualisieren. Die jährlichen Fixkosten fallen beim Optima recht hoch aus. Allein die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 211 Euro zu Buche. Darüber hinaus ist der Kombi 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: 25).

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 GDI Plugin-Hybrid (ab 07/17)	2.0	2.0 T-GDI Automatik	1.7 CRDi
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1999	4/1998	4/1685
Leistung [kW (PS)]	151 (205)	120 (163)	180 (245)	104 (141)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	375/2330	196/4800	350/1350	340/1750
0-100 km/h [s]	9,7	9,6	7,6	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	n.b.	206	232	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	1,4 S	7,6 S	8,2 S	4,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	33	174	191	113
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/25/20	19/25/20	19/25/20	19/25/20
Steuer pro Jahr [Euro]	40	198	232	197
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	646	882	585
Preis [Euro]	41.940	25.990	41.790	28.290

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro6, NOx-Speicherkat mit DPf	
Hubraum	1.685 ccm
Leistung	104 kW/141 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	340 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Verbrauch pro 100 km	4,6 l
CO ₂ -Ausstoß	120 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,32 m ² /0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/45 R18 ZR
Länge/Breite/Höhe	4.855/1.860/1.470 mm
Leergewicht/Zuladung	1.635/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	552/1686 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/100 kg
Tankinhalt	70 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre / 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Hwasung

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R 18Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport3 98Y
Wendekreis links/rechts	11,5/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/5,0/6,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	147 g/km (WTW* 176 g/km)
Reichweite	1.250 km
Innengeräusch 130 km/h	67,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.675/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	455/885/1.445 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	89 Euro	Werkstattkosten	71 Euro
Fixkosten	141 Euro	Wertverlust	434 Euro
Monatliche Gesamtkosten	735 Euro		
Steuer pro Jahr	211 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/25/20		
Basispreis Optima Sportswagon 1.7 CRDi GT-Line DCT	39.090 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 31.08.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.150
Km-Stand bei Testbeginn	4.170 km

Auffälligkeiten/Mängel: Doppelkupplungsgetriebe überhitzt bei dynamischem Anfahren in rascher Abfolge oder mehrmaligen Anfahren an einer Steigung in schneller Abfolge

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (im Paket)	1.690 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC (im Paket)	Serie/Serie/1.690 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera (im Paket)	Serie/1.690 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	1.690 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion (im Paket)	1.690 Euro°
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (im Paket)	1.690 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	Serie/790 Euro°
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	790 Euro
Metalliclackierung	580 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	2,4
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	2,3
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,7
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	2,3
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,8	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	1,6	Bremse	2,5
Innenraum	2,3	Sicherheit	2,4
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	3,0	Fußgängerschutz	3,4
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	4,5
Komfort	2,2	Verbrauch/CO ₂	3,5
Federung	2,1	Schadstoffe	5,5
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,0		

Stand: Juni 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl