



KIA Optima Sportswagon 1.6 CRDi GT-Line DCT

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Seit 2012 verkauft KIA den Optima in Europa - zum Vorgänger Magentis ein großer Schritt nach vorn, nicht nur beim Design. 2015 schon kam die zweite Version des Optima auf den Markt, die nun im Herbst 2018 ein dezentes Facelift erhalten hat; die neuen Abgasgrenzwerte machten eine Erneuerung der Motorenpalette erforderlich. Während die Benziner mit Direkteinspritzung nun über einen Partikelfilter verfügen, werden die Dieselaabgase mit vier Kats gereinigt, alleine zwei davon (NOx-Speicherkat und SCR-Kat) fangen die Stickoxide ein. Mit Erfolg, denn die Schadstoffemissionen sind gering, kein Vergleich zum Vorgängermotor. Der neue Vierzylinder mit 1,6 Liter Hubraum ist aber nicht nur sauber, sondern bietet ebenso eine angemessene Laufkultur. So empfiehlt sich der Optima als gelassenes Langstreckenauto, auch weil die Reichweite mit einer Tankfüllung bei deutlich über 1.000 km liegen kann. Dazu passt das komfortable, aber dennoch verbindliche Fahrwerk mit den optionalen adaptiven Dämpfern. Auf langen wie auf kurzen Strecken erleichtern die zahlreichen Assistenzsysteme den Autofahreralltag, angefangen vom Ausparkassistenten bis hin zum Stauassistenten. Bei all der Technik vergisst der Optima in der Kombiversion trotzdem die praktischen Tugenden nicht, er bietet reichlich Platz auf den Sitzplätzen und einen großen Kofferraum, der zudem über praktische Fixierelemente verfügt. Die vielen tollen Eigenschaften bestärken KIA offensichtlich in einer selbstbewussten Preisgestaltung, denn billig ist der Optima Sportswagon nicht mehr - mit reichlich Serienausstattung in der hohen Ausstattungslinie GT-Line kommt er auf knapp 40.000 Euro, der voll ausgestattete Testwagen lag gar bei 43.550 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Ford Mondeo Turnier, Hyundai i40 Kombi, Mazda 6 Kombi, Opel Insignia Sports Tourer, Renault Talisman Grandtour, VW Passat Variant.

- ⊕ gute Verarbeitung, umfangreiche Serienausstattung, viele Assistenten, große Reichweite, sauberes Abgas, lange Garantie
- ⊖ hintere Kopfstützen zu niedrig, kein Fehlbetankungsschutz, hoher Kaufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,2
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★★★★★

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Der Optima Sportswagon zeigt sich gut verarbeitet. Die Karosserie ist sorgfältig gefertigt, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Einziger Malus sind die unverkleideten mehrteiligen Türrahmen, der Blick auf die unschönen Schweißnähte liegt frei. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern aufgestemmt und gehalten. 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 die Sonnenblenden mit dem gleichen schwarzen Velourstoff überzogen, der auch den Dachhimmel verkleidet - das wirkt nobel. Der Unterboden ist großflächig verkleidet und aerodynamisch optimiert, lediglich der hintere Bereich ist offen.

3,3 Alltagstauglichkeit

Der große 70 Liter Tank ermöglicht eine großzügige Reichweite von bis zu 1.205 km (auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,8 l/100 km). Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen bis zu 100 kg transportiert werden - ein sehr guter Wert. Die tatsächliche Zuladung fällt mit 470 kg für einen großen Kombi nur durchschnittlich aus. Gleiches gilt für die Anhängelast, die 1.500 kg (gebremste Hänger) bzw. 750 kg (ungebremste Hänger) beträgt. Im Alltag weniger praktisch sind der recht große Wendekreis von 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 sind für den Koreaner leider nicht erhältlich; der unglücklich platzierte Subwoofer in der Reserveradmulde (Serie bei GT-Line) verhindert, dass man über das Zubehör ein Notrad nachrüsten kann. 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 obere Mittelklasse.

2,7 Licht und Sicht

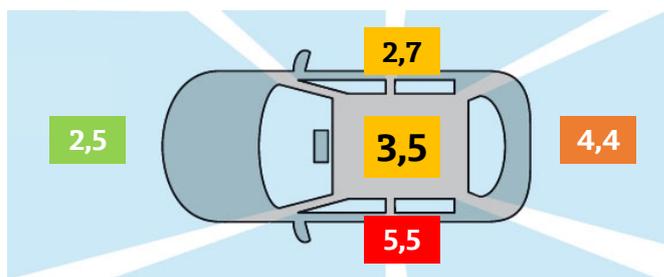
Die Fahrzeugenden lassen sich trotz der stattlichen Größe des Sportswagon passabel abschätzen. Die Rundumsicht wird vorrangig durch die breiten D-Säulen beim Blick nach hinten geschmälert.

⊕ In der Ausstattung GT-Line erhellen serienmäßig LED-Frontscheinwerfer bei Dunkelheit die Straße. Auch Kurvenlicht und ein statischer Fernlichtassistent gehören zum Ausstattungsumfang. Das Lichtsystem sorgt für eine gute 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, der findet zudem eine 360-Grad-Kamera in der Aufpreisliste.

⊖ Die Frontscheinwerfer könnten allerdings ein helleres Fernlicht und ein Abbiegelicht vertragen, um die Ausleuchtung zu optimieren. 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

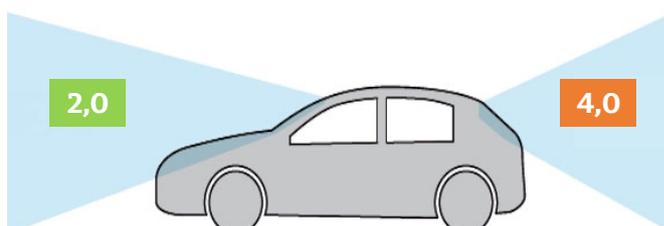
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



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 gestalteten Schweller nicht weit angehoben werden. Die niedrigen Sitze und der breite Schweller erschweren das Ein- und Aussteigen jedoch etwas. Hinten gelangt man dank des großen Türausschnitts recht bequem rein und raus, 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 an den vorderen Türgriffen betätigen. Oder man geht bei verschlossenem Optima hinten ans Heck und wartet dort kurz, dann öffnet die Heckklappe von alleine, ganz ohne Berührung (Funktion im Bordmenü deaktivierbar). Die Türfeststeller sind kräftig genug dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen sicher offen

1,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 455 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 635 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 885 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.445 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden steht zusätzlicher Stauraum von etwa 35 Liter Volumen zur Verfügung.

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 einem halben bis einem Meter hinter dem Fahrzeug aufzuhalten, und die Heckklappe öffnet



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

zu halten; es gibt vorn wie hinten je drei Positionen, an denen die Türen einrasten. 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 Fahrzeugumfeld.

⊖ So praktisch das schlüssellose System im Alltag auch ist, es besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



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

automatisch. Die Heckklappe gibt eine große Öffnung frei, zudem fällt das Be- und Entladen dank der niedrigen Ladekante von 62 cm über der Straße und des nahezu ebenen Übergangs von Ladekante zu 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 mit flexibler Fixierstange und Spanngurten, einem Trennnetz sowie praktischen Seitenfächern und Taschenhaken ausgestattet.

2,4 INNENRAUM

2,2 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.

⊕ Ansonsten macht das Cockpit des KIA Optima 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 Display des Bordcomputers. Weniger gut ist allerdings, dass Fahrzeugeinstellungen umständlich über das Kombiinstrument vorgenommen werden müssen und diese



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

mit Ausnahme der Fahrerassistenzsysteme nur im Stand vorgenommen werden können. Zudem sind die Lenkradtasten etwas unübersichtlich angeordnet, was die Bedienung zusätzlich erschwert. Praktisch: Ein offenes Fenster - und sei es auch nur ein Spalt - wird dem Fahrer beim Abstellen des Motors angezeigt; ebenso gibt es eine Anzeige für den Fahrer beim Motorstart, wenn der Optima mit eingeschlagenen Rädern abgestellt wurde.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Optima Sportswagon ist in der GT-Line-Ausstattung in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Und das Gute daran ist, dass der KIA alles serienmäßig mitbringt: Bluetooth-Freisprecheinrichtung, induktive Lademöglichkeit für das Smartphone (nur für Modelle mit Automatikgetriebe), Navigationssystem, Apple Carplay und Android Auto, digitaler

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

⊖ Einen CD- oder DVD-Player gibt es für den Optima nicht.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn fällt großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m finden genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Die Innenbreite zeigt sich im

Klassenvergleich üppig dimensioniert, was für ein angenehmes subjektives Raumempfinden sorgt.

3,0 Raumangebot hinten

Im Fond geht es etwas enger zu - dennoch sind hier die Platzverhältnisse zufriedenstellend. Die Beinfreiheit und die Innenbreite sind auch im Fond großzügig, das Raumgefühl damit angenehm. Eingeschränkt ist jedoch die Kopffreiheit, die durch das optionale Panorama-Schiebedach des Testwagens geschmälert wird und nur für gut 1,80 m große Personen ausreicht - die üppige Beinfreiheit würde auch knapp zwei Meter großen Menschen genügen.

3,4 Innenraum-Variabilität

Mit im Verhältnis 40:20:40 umklappbaren Rücksitzlehnen bietet der Optima Sportswagon das in dieser Klasse übliche Maß an Variabilität. Eine verschiebbare Rückbank oder Neigungseinstellbare Lehnen sind nicht erhältlich. Im Bereich der Vordersitze gibt es einige gut nutzbare Ablagen, die Türfächer haben eine zumindest ausreichende Größe und können bis zu ein Liter fassende Flaschen aufnehmen. Das Handschuhfach ist



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

mit der - zugegebenermaßen sehr dicken - Bedienungsanleitung bereits fast vollständig belegt, es ist beleuchtet, aber nicht klimatisiert oder abschließbar.

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 im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk besitzt eine tendenziell straffe Grundabstimmung, so dass der Optima damit nicht zur "Schaukel" wird. Trotzdem bietet es einen guten Federungskomfort im Normal-Modus. Die Stuckerneigung des Serienfahrwerks ist mit den adaptiven Dämpfern weitgehend eliminiert, ganz weg aber noch nicht. Kurze Fahrbahnwellen

und grobe Einzelhindernisse werden nur durchschnittlich gefiltert. Im Sport-Modus sprechen die Dämpfer etwas straffer an, viel Unterschied ist aber nicht zu spüren. Im Normal-Modus liegt das Fahrzeug satt auf der Straße und zeigt nur wenig Aufbaubewegungen. Kleinere Einzelhindernisse sowie Querfugen filtert das Fahrwerk gut weg, 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 und im Testwagen verbaute Luxus-Sitz-Paket beinhaltet eine Ventilationsfunktion für die Vordersitze, eine elektrische Sitzeinstellung für den Beifahrersitz sowie beheizbare äußere Fondsitze.

⊕ Die Sportsitze für Fahrer und Beifahrer sind angemessen 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 Staturen können eine angenehme

Sitzposition finden. Leider ist die bequeme Mittelarmlehne weder in der Höhe noch längs einstellbar. Die Rücksitzbank zeigt sich etwas weniger konturiert, bietet aber dennoch einen akzeptablen Halt. Hinten ist die Sitzposition aufgrund der großzügigen Beinfreiheit insgesamt angenehm, wenn auch für Erwachsene etwas mehr Oberschenkelunterstützung wünschenswert wäre.

2,6 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt recht niedrig. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 67,4 dB(A) gemessen. Weder Fahr- noch Windgeräusche fallen unangenehm auf. Es ist nur gelegentlich ein Achspoltern zu vernehmen. Wind macht sich bei hohen Geschwindigkeiten an den Türrahmen bemerkbar. Der Dieselmotor ist insgesamt gut gekapselt, er

wird nur unter Last und bei hohen Drehzahlen deutlich vernehmbar; die Verbesserungen zum "alten" 1,7-l-Dieselmotor sind aber deutlich wahrnehmbar, der neue Motor ist insgesamt leiser und dezenter und neigt weniger zum Brummen oder Dröhnen.

1,8 Klimatisierung

⊕ Die GT-Line-Ausstattung bringt viele Annehmlichkeiten serienmäßig mit, so beispielsweise eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, beheizbare Vordersitze und eine Lenkradheizung. Ebenso sind Rollos für die hinteren Türen und getönte hintere Scheiben immer an Bord. Gegen Aufpreis lassen sich die Vordersitze zudem belüften und die äußeren

Fondsitze ebenfalls beheizen. Besondere Ausstattungen wie Frontscheibenheizung oder eine Umluftautomatik, die in dieser Klasse teilweise serienmäßig, meistens zumindest gegen Aufpreis angeboten werden, können für den Optima dagegen gar nicht geliefert werden.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der neue Dieselmotor im Optima hat nicht nur 0,1 Liter weniger Hubraum, sondern auch ein paar PS und Newtonmeter weniger. Trotzdem schlägt sich der Vierzylinder wacker im großen Sportswagon, von Untermotorisierung kann keine Rede sein. Der Optima sprintet so motorisiert in unter 6,5 Sekunden von 60 auf 100 km/h, das ist ein guter Wert. Auch das Ansprechverhalten des Turbodiesels ist gut, er macht den Kombi nicht zum Sportler, aber gibt ihm die nötige Souveränität. Hyundai verspricht 193 km/h

Höchstgeschwindigkeit und gibt den Standardsprint von 0 auf 100 km/h mit 11,8 Sekunden an - ein Teil dieser Zeit ist dem komfortorientierten Getriebe geschuldet, denn mit dem Handschalter geht es über eine halbe Sekunde schneller. Auch wenn es an den Fahrleistungen für sich nichts auszusetzen gibt, dem dynamischen Äußeren - insbesondere in der GT-Line-Ausstattung - kann der 1.6 CRDi nicht ganz gerecht werden.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Deutliche Fortschritte hat es bei der Laufkultur des Dieselmotors gegeben - das neue 1,6-Liter- stellt gegenüber dem alten 1,7-Liter-Aggregat eine große Verbesserung dar. Der Motor läuft für einen Vierzylinder Diesel angenehm ruhig und kultiviert, er ist im Optima gut gedämmt. Selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen ergibt sich kaum Brummen, kein Vergleich zum Vorgänger. Bis etwa 3.500 1/min bleibt er im

Rahmen, wird erst darüber lauter und akustisch rauer. Vibrationen sind nur dezent und unter Last zu spüren, in den meisten Lebenslagen des Alltags aber angemessen gedämpft. Der Motor wirkt bei niedrigen Drehzahlen verhalten, ab etwa 1.800 1/min legt er spürbar an Leistung zu und arbeitet sich dann nachdrücklich und sehr gleichmäßig durchs Drehzahlband.

2,0 Schaltung/Getriebe

Diese Motorvariante gibt es im Optima mit Sechsgang-Handschaltung oder Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, welches im Testwagen verbaut ist. Das Getriebe legt seinen Fokus klar auf Komfort - schnelle Reaktion, die unkomfortables Ruckeln mit sich bringen könnten, vermeidet der Doppelkuppler. So kann man dezent anfahren, muss im Verkehrsgeschehen die leichte Verzögerung jedoch berücksichtigen, um nicht

überrascht zu werden. Auch nicht so ideal sind die Zugkraftschwankungen, die sich bei stärkerer Beschleunigung rund um die Schaltvorgänge ergeben; sie resultieren offenbar aus dem Bestreben der Elektronik, die Kupplungen zu schonen - immerhin sollten sie mindestens die sieben Jahre der Garantiezeit durchhalten. Ein eigener Menüpunkt im Bordcomputer informiert den Fahrer über die Getriebetemperatur - für einen Nicht-Sportler ungewöhnlich, allerdings werden im KIA die

Kupplungen nicht durch ein Ölbad gekühlt und neigen unter stressigen Arbeitsbedingungen zur starken Erwärmung, was dann einen "Notlauf" zur Abkühlung mit sich bringt. Das Thermomanagement ist nun besser als vor dem Facelift, als hauptberufliches Zugfahrzeug eignet sich diese Motor-Getriebe-Kombination jedoch nicht.

⊕ Abgesehen von diesen Eigenheiten ist das DCT im Optima aber ein angenehmer Begleiter im Alltag. Der Getriebewählhebel lässt sich einwandfrei und einfach verständlich bedienen. Schon beim Anrollen und Rangieren gefällt die verbindliche Kriechfunktion, sie erleichtert

beispielsweise das präzise Einparken. Das Getriebe schaltet komfortabel und legt die Schaltpunkte sinnvoll; die Unterschiede zwischen den Fahrmodi Comfort, Eco und Sport sind deutlich, so sollte für jeden Geschmack etwas dabei sein. Über Schalt paddel am Lenkrad kann man die Gangwechsel auch manuell beeinflussen. Die Ganganschlüsse passen gut zueinander, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Bei 130 km/h dreht der Motor mit etwa 2.300 1/min. Das Zusammenspiel mit der Start-Stopp-Funktion des Motors klappt gut. Eine Autohold-Funktion und die elektrische Handbremse sind Serie, ebenso die Hill-Holder-Funktion für das Anfahren an Steigungen.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Den Optima hat KIA gut abgestimmt, er liegt sicher auf der Straße und bleibt auch in schnell durchfahrenen Kurven gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, lediglich von ausgeprägten Spurrinnen lässt sich der Kombi leicht beeinflussen. Selbst bei sportlicher Gangart ergeben sich keine ausgeprägten Karosseriebewegungen, Seitenneigung und Nicken halten sich in Grenzen - einer der Vorteile gegenüber SUVs. Lupft man in Kurven kurz das Gas oder bremst, führt das nur zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich einfach beherrschen lässt. Obwohl nur mit Frontantrieb ausgestattet, ist die Traktion des Optima Sportswagon gut; zum einen fällt

kein übermäßiger Drehmomentberg über die Antriebsräder her, zum anderen regelt die Traktionskontrolle bei rutschigem Untergrund effektiv. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Optima eine ordentliche Vorstellung ab; er umkurvt die Pylonen mit wirkungsvollem ESP-Einsatz, im Grenzbereich neigt er zum Untersteuern. Das beim Lastwechsel nach außen drängende Heck wird über das ESP wirkungsvoll eingebremst. Das Untersteuern nimmt zusätzlich Geschwindigkeit aus dem Manöver - allerdings nicht übermäßig und nur im nötigen Maße. Damit bleibt der Optima gut beherrschbar, da das ESP maßvoll regelt.

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 Lenkkraftunterstützung 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, aber nicht zu empfindlich übersetzt, der Lenkaufwand speziell im Stadtverkehr hält sich damit in Grenzen.

3,2 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Optima 1.6 CRDi DCT durchschnittlich 36,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Das Ergebnis geht in Ordnung, allerdings schaffen diese Disziplin viele Konkurrenten in ein bis

zwei Meter weniger. Immerhin lässt die Bremsleistung auch bei hoher Beanspruchung nicht nach, die Bremsanlage ist also standfest ausgelegt. Im Alltag sind Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremsanlage einwandfrei.

2,4 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ KIA bietet im Optima zahlreiche Assistenten an, einige Systeme in der GT-Line-Ausstattung serienmäßig. Dazu zählen der Spurhalteassistent, der sowohl nur warnen als auch selbst gegenlenken kann, und die Müdigkeitserkennung. Leider kostet der sehr wichtige Notbremsassistent Aufpreis, ebenso der Totwinkel- bzw. Spurwechselassistent, der auch den Ausparkassistenten umfasst, welcher mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Limiter sowie ein Tempomat sind serienmäßig, die aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC) gibts gegen Aufpreis, allerdings nur für die Versionen mit Automatikgetriebe. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen aus der Frontkamera und aus dem Navigationskartenmaterial. Ebenso Serie ist das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Ein Head-Up-Display ist für den Optima nicht erhältlich.

2,4 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 nach Euro NCAP Norm erhält die Limousine 89 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz und insgesamt die vollen fünf Sterne (Test 12/2015, bestätigt 06/2018). Für den Kombi 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 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 bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

2,6 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erhält der Optima 86 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit (Test

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

12/2015, bestätigt 06/2018). 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-Halterungen inklusive iSize-Freigabe 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 fixiert, was das Angurten erleichtert. 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 - allerdings nur, wenn man den Schalter nicht gedrückt hält, dann wird der Einklemmschutz an den vorderen Fenstern überbrückt.

3,4 Fußgängerschutz

Im Bereich der Frontscheinwerfer und rund um die Windschutzscheibe birgt die Karosserie des Optima ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Personen bei einem Zusammenstoß. So kann der Koreaner im Fußgänger-Crashtest mit 67 Prozent nur ein mäßiges Ergebnis erzielen. Entschärft sind dagegen der

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂

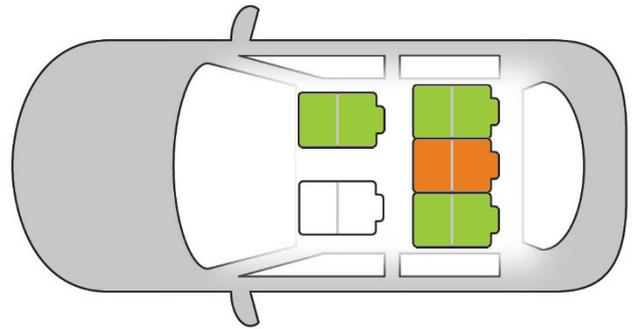
Absolut gesehen ist der Verbrauch des Optima Sportswagon 1.6 CRDi nicht gerade niedrig, für ein so großes Auto mit Automatikgetriebe aber nicht schlecht. Im Ecotest ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 5,8 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 183 g/km. Im Bereich CO₂ reicht das noch für 22 Punkte. Innerorts konsumiert der Kombi 5,8 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 6,7 l Diesel alle 100 km.

1,3 Schadstoffe

⊕ Das doppelte Reinigungssystem mit NO_x-Speicherkat und SCR-Kat mit AdBlue-Einspritzung zeigt eine gute Wirkung gegen Stickoxidemissionen - diese sind in der Stadt wie über Land sehr gering, liegen bei weniger als einem Viertel vom Grenzwert. Nur unter hoher Last, also unter worst-case-Bedingungen, steigen die NO_x-Emissionen an, bleiben aber auch dann noch deutlich unter der Grenze für die Straßenmessung - daher gibt es nur wenige Punkte Abzug. Da ansonsten alle anderen Schadstoff-Gruppen sehr gering ausfallen, reicht es unterm Strich für 47 von 50 Punkten, was

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)

Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube. Immerhin gegen Aufpreis gibt es einen Notbremsassistenten mit Personenerkennung, der einen Zusammenstoß vermeiden oder zumindest die Schwere der Kollision reduzieren kann.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

insbesondere für ein Dieselfahrzeug ein sehr gutes Ergebnis darstellt. Beachtlich sind die Verbesserungen gegenüber dem Vorgängermotor, der Stickoxidausstoß wurde um etwa 90 Prozent reduziert. So kommt der Optima von einem Stern auf drei, verpasst den vierten Stern nur ganz knapp mit insgesamt 69 Punkten.

2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

Auch nach dem Facelift verlangt KIA für den Optima Sportswagon 1.6 CRDi DCT in der sportlichen Ausstattung GT-Line 39.090 Euro. 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 Fahr-

zeug, 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 kostenfrei zu aktualisieren. Die jährlichen Fixkosten fallen beim Optima recht hoch aus. Die jährliche Kfz-Steuer ist Diesel-typisch deutlich höher als bei einem Benzin. Darüber hinaus ist der Kombi in der Versicherung ungünstig eingestuft, die Haftpflicht- (Klasse 20) sowie die Teil- (Klasse 24) wie auch die Vollkaskoversicherung (Klasse 24) sind im Klassenvergleich sehr teuer.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0	1.6 T-GDI DCT	2.0 T-GDI GT Automatik	1.6 CRDi	2.0 GDI Plugin-Hybrid
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1591	4/1998	4/1598	4/1999
Leistung [kW (PS)]	120 (163)	132 (180)	175 (238)	100 (136)	151 (205)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	196/4800	265/1500	353/1400	320/2000	375/2330
0-100 km/h [s]	9,6	8,9	7,6	11,2	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	206	210	232	195	192
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,7 S	6,1 S	8,9 S	4,3 D	1,4 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/24	20/24/24	20/24/24	20/24/24	20/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	26.490	35.990	41.790	28.790	42.190

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-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-TEMP, SCR-Kat, NOx-Speicherkat, DPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,3/5,3 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	112/139 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,32 m ² /0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/45 R18ZR
Länge/Breite/Höhe	4.855/1.860/1.470 mm
Leergewicht/Zuladung	1.635/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	552/1.686 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)	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	235/45 ZR 18 98Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 3
Wendekreis links/rechts	11,5 m
EcoTest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/5,2/6,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	152 g/km (WTW* 183 g/km)
Reichweite	1.205 km
Innengeräusch 130 km/h	67,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.680/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	455/885/1.445 l

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

Betriebskosten	107 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	140 Euro	Wertverlust	436 Euro
Monatliche Gesamtkosten		753 Euro	
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹	240 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/24		
Basispreis Optima Sportswagon 1.6 CRDi GT-Line DCT	39.090 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.09.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.550 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.177 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	1.990 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.990 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/1.990 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	1.990 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	1.990 Euro° (Paket)
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	1.990 Euro° (Paket)

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	Serie/790 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	700 Euro + Einbau
Metalllackierung	ab 690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: Januar 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer