



Optimale aanval

Kia doet het de afgelopen jaren erg goed in Nederland, met als hoogtepunt dat de Picanto al een aantal keren de best verkochte auto van de maand was. Inmiddels opereert het Koreaanse merk van het A- tot het D-segment in ons land, waarin vooral de kleinere auto's het goed doen. Aan de top van het modellengamma vind je zowel SUV Sorento als de Optima. Die laatste weert zich kranig tegen de gevestigde orde, met matig succes. In vier en een half jaar tijd werden net geen 950 exemplaren voorzien van gele kentekenplaten. We rijden nu met de geheel nieuwe grote middenklasser, die ervoor moet zorgen dat de auto het flink beter moet gaan doen.



Mooi vooruitzicht

Als je de vorige Optima nog op het netvlies hebt staan, is het duidelijk dat het ontwerp een evolutie heeft doorgemaakt. Nog steeds is de auto direct als dat model herkenbaar. Toch is geen enkel paneel of ander onderdeel van het uiterlijk gelijk met zijn voorganger. Ten opzichte van de oude Optima lijkt de auto wat gestrekter, maar dat is puur optisch. Groeien deed de auto nauwelijks met 1 centimeter extra in de lengte en hoogte en 3 centimeters extra in de breedte. Deze optische lengte wordt vooral gegenereerd door het derde zijruitje.

Deze ontbrak op de vorige generatie waardoor het ontwerp wat gedrongen was. Mede dankzij dit ruitje, de vloeiende daklijn en het korte kontje lijkt de auto van opzij een grote achterklep te hebben. Dit is niet het geval. Het had de auto echter niet misstaan en ook de praktische bruikbaarheid van de achterbak zou hierdoor sterk vergroot worden. Nu is de opening aan de krappe kant, zeker als wat grotere zaken vervoerd moeten worden. Helaas is door het gekozen ontwerp de overzichtelijkheid matig. Vooral de A-stijl zorgt ervoor dat hele groepen fietsers onzichtbaar blijven. Het totaalplaatje op het gebied van exterieurdesign is goed in orde.

Medeweggebruikers kijken opvallend vaak naar de auto en ook als de auto geparkeerd staat, kan hij op positieve reacties rekenen. Dit gegeven biedt een mooi vooruitzicht in het halen van de zo gewenste goede verkoopcijfers.



Zakelijke insteek

In het binnenste van de auto is één ding gelijk gebleven: het bovengemiddelde ruimteaanbod. Voorin zit je al ruim, maar het is de plek voor lijf en leden op de achterbank die indruk maakt. Zo groot als bij een Superb is het niet, maar het zit er dicht bij in de buurt. Het zitcomfort is zowel voor- als achterin hoog. De voorstoelen bieden een goede ondersteuning in bochten en comfort op lange ritten. Waar het ontwerp van het exterieur een regelrechte evolutie is van zijn voorganger, is het design van het binnenste geheel op de schop gegaan. Met de cockpit-achtige opzet van het dashboard had de Optima die tussen 2012 en 2015 leverbaar was iets speels. Dat is verdwenen, maar daarvoor is een strak opgezet dashboard in de plaats gekomen dat vooral op het gebied van overzichtelijkheid en ergonomie een flinke stap voorwaarts is. Meer dan voorheen doet het interieur aan als een serieuze concurrent voor de

KM Kia Optima 1.7 CRDi DynamicLine

gevestigde orde, die voornamelijk kopers vindt in de zakelijke markt.

Het gemonteerde multimediasysteem zet geen nieuwe standaard, maar gaat goed mee met de systemen die in de concurrenten te vinden zijn.

Zowel de snelle bediening als de goede grafische kwaliteiten maken indruk. Waar nog winst te behalen is, is op het terrein van materiaalkeuze. Neem een gemiddelde concurrent, zoals de Mondeo en je vindt net wat prettiger aanvoelende kunststoffen. Dit geldt vooral voor de plastics onder de aluminiumkleurige sierstrip die centraal over het dashboard loopt. Daarboven is het materiaal zacht en maken de stiksels het beeld extra mooi. De rand van de middenconsole is echter keihard en omdat je hier juist de knie ter ruste legt, kan dit op langere ritten voor irritatie zorgen. Waar de ruimte op de achterbank royaal is, zeker in vergelijking met de concurrentie, is de plek voor bagage vooral gemiddeld. Met net iets meer dan 500 liter loopt hij precies in de pas met de succesnummers in dit segment.



Soepeltjes geslaagd

Op dit moment is er weinig te kiezen als je bent gevallen voor de charmes van de

Optima. Er is één motorisering beschikbaar en twee transmissies. Wil je zelf de pook ter hand nemen, dan is er een handgeschakelde zesbak beschikbaar. Heb je toch liever een automaat, dan biedt Kia een splinternieuwe zeventraps automaat met dubbele koppeling aan. Beiden zijn gekoppeld aan de bekende 1.7 dieselmotor. Toch is deze niet exact overgenomen uit de vorige generatie. Onder andere de compressieverhouding werd aangepast, waardoor de motor nu vijf pk meer levert en tot een totaal van 141 paarden komt. Ook steeg het koppel naar 340 Nm, dat daarnaast al bij 1.750 toeren per minuut beschikbaar is - 250 toeren eerder dan voorheen -. De combinatie tussen de automaat en de motor is een prettige.

Dankzij het vroeg beschikbare koppel kan de bak vroeg schakelen naar een hogere versnelling. Dit gaat snel, soepel en bijna onmerkbaar. Zo goed als de verschillende uitvoeringen van Volkswagens DSG is het nog niet - dit is vooral te merken bij de ietwat schokkerige reactie op de 'kick-down' - maar voor een eerste poging verdient de bak van Kia zeker een pluim. Daarbij is de software dusdanig dat het schakelgedrag wordt aangepast naar de bestuurder. Rijd je gehaast en verlang je dus op elk moment het volledige vermogen, dan schakelt de bak bij het oprijden van een heuvel direct terug. Ben je een rustige rijder, dan zal hij langer in een hoge versnelling blijven zitten om het een zo comfortabel en zuinig mogelijke rit te laten zijn. Mede dankzij de adequate versnellingsbak is het alsof de motor in het vooronder meer vermogen levert dan de opgegeven 141 pk. Als de fabrieksopgave 20 meer paardenkrachten had opgegeven, hadden we het ook geloofd.



Comfortabel zuinig

Kia's Optima mag dan in Nederland tot nu toe geen groot succes zijn, in de Verenigde Staten van Amerika doet hij het een stuk beter. Toch is de auto waarin wij rijden niet zonder aanpassingen overgenomen van de afdeling aan de andere kant van de Atlantische Oceaan.

Het onderstel is flink aangepast aan de wensen van de Europese autokoper. Waar de Amerikaan veel waarde hecht aan een wat zachte afstelling van zowel vering als demping, houdt de gemiddelde Europeaan daar duidelijk niet van. Daarom is de door ons gereden Optima verre van week. Oneffenheden in het asfalt worden goed gedempt, maar de auto helt nauwelijks over in snel genomen bochten. Daarbij staat het rijcomfort op een hoog plan.

Op het gebied van besturing behoort de auto niet tot de meeste directe; hoewel de voorwielen de commando's van het stuurwiel adequaat opvolgen, laat het gevoel wat te wensen over. De bediening gaat wat indirect en ook datgene dat onder de voorwielen gebeurt, wordt niet doorgegeven aan de handen op het stuur. Het voordeel van de wat vage besturing en het comfortabele weggedrag is dat je niet wordt

KM Kia Optima 1.7 CRDi DynamicLine

aangespoord om flink te gaan planken. Dit heeft een positief gevolg op het gemiddelde verbruik. Al weegt de Optima 1.530 kilogram, het testverbruik kwam na een week met de auto uit op een erg goede 5.3 liter per 100 kilometer. Hiermee ligt het wel 0.9 liter boven de fabrieksopgave, maar gezien de omvang van de auto is het praktisch haalbare verbruik zeer indrukwekkend.Â



Netto value for money

Value for money was jarenlang hÃ©t aankoopargument voor een Kia. Hoewel de auto nog steeds minder kost dat de concurrentie en je heel veel auto krijgt voor relatief weinig geld, is het gat niet zo groot meer als voorheen. Voor 30.995 euro koop je een Optima 1.7 CRDi met handbak en ruim voldoende luxe, zoals automatische airconditioning, cruise control, navigatie en lichtmetalen wielen. Wil je van laatstgenoemde wat grotere exemplaren, een flink pakket luxe - zoals leer, camera's rondom en een uitgebreid verstelbare bestuurdersstoel - veiligheidsverhogende systemen en de fijne automaat, dan dien je op 5 euro na 40 mille te investeren. Voor dat geld rijd je een auto waarin je niks te wensen over hebt. Zakelijk betaal je 25%

bijtelling, al is het nettobedrag wat maandelijks betaald moet worden wel aantrekkelijk. Wil je toch meer ruimte, dan moet je wachten op de inmiddels geïntroduceerde Sportswagon. Ook komt er van beide carrosserievarianten een plug-in hybride. Kia biedt dan met het totaalplaatje van de Optima iets wat tot op heden ontbrak bij het merk en waar de concurrentie overduidelijk van profiteerde. Hierdoor moet de gevestigde orde in het D-segment meer dan ooit rekening houden met het totaalpakket dat Kia Optima heet.Â

Plus

- + Nog steeds een goede value for money
- + Laag praktisch haalbaar verbruik
- + Prettige aandrijflijn

Min

- Harde kunststoffen in het interieur
- Matige overzichtelijkheid van de carrosserie
- Weinig gevoel in het stuurwiel