



Martijn Verhoef
29 december 2016

Koreaanse durf

Wie had dat een aantal jaren geleden kunnen bedenken: een Kia kopen omdat je hem mooi vindt. Toch wint het merk sinds de komst van ontwerper Peter Schreyer elk jaar weer een berg designprijzen en ook op straat zijn de reacties op de huidige Kia-modellen veelal lovend. De vorige Kia Optima was al erg mooi en ook de huidige sedan mag er best zijn. Anders dan bij het vorige model is er inmiddels ook een Optima Sportswagon en van dit model hebben de ontwerpers echt een plaatje weten te maken. Wij namen de auto als GT mee voor een week lifestyle rijden op z'n Koreaans.



Met recht een sportswagon

Smaken verschillen, maar vaak is een stationuitvoering net even wat mooier dan de sedan. Wat ons betreft kan dat ook zeker van de Optima SW gezegd worden. Hij deelt dezelfde lange neus met zijn broer, maar de achterzijde is nog een stukje strakker. Een vleugje Audi A6 Avant kun je er wel in ontdekken, maar dat is zeker geen schande. De naam Sportswagon is wellicht een beetje misleiden, want een station kan zelden als sportief bestempeld worden. Maar Kia heeft de GT in ieder geval een behoorlijk sportieve uitstraling meegegeven. De diamond grille, grote wielen en de rode remklauwen laten niets aan de verbeelding over. Het glazen dak komt mooi uit in combinatie met de witte parelmoerlak. De auto schreeuwt lifestyle en veel minder pakezel, wat een autoliefhebber zeker zal kunnen waarderen.



Naar Europese smaak

Bij de Optima sedan kwamen we er al achter dat Kia met elk nieuw model weer grote stappen zet op het gebied van interieurontwerp. De Sportswagon deelt als vanzelfsprekend het dashboard met deze auto en we kunnen niet anders concluderen dan dat Kia zijn zaakjes goed op orde heeft. Ergonomisch gezien is het dashboard lekker duidelijk. De materialen voelen goed aan, eindelijk heeft de auto de zachte bekledingsstoffen die de vorige Optima al verdiende. Bovendien is de auto (wij rijden een full-options uitvoering) van alle gemakken voorzien, zoals stuurverwarming, stoelventilatie en een geheugenfunctie op de bestuurdersstoel. Ook het scherm in het midden van het dashboard stelt niet teleur. Er is de beschikking over een 360-graden camera en tal van multimediatoepassingen.

De stoelen zijn zeer uitgebreid te verstellen en bieden genoeg zitcomfort en zijdelingse steun, waardoor je keurig op je plek gehouden wordt. Ook het stuur is voor Koreaanse begrippen zeer goed in te stellen op de bestuurder.

Het stiksel op het dashboard en de stoelen geeft het interieur een sportieve en luxe

Kia Optima Sportswagon GT 2.0 T-GDi AT6

uitstraling die volledig past bij het exterieur.

De Optima Sportswagon is ruimer dan je van buitenaf zou vermoeden, maar in zijn segment is het zeker geen uitblinker. Wanneer de voorstoelen naar smaak zijn ingesteld door langere inzittenden, is er voor de achterpassagiers niet veel ruimte meer over. Door het panoramadak wordt er ook van de hoofdruimte wat afgesnoept. Qua kofferruimte loopt de auto keurig in de pas en is hij groter dan bijvoorbeeld een Ford Mondeo Wagon.



Gran Tourer

De GT mobiliseert maar liefst 245 pk en dat voel je tijdens het rijden. De auto is sportief afgesteld op het gebied van demping en besturing, zonder daarbij te onrustig of oncomfortabel aan te voelen. Hoewel de prestaties op papier niet verbluffend zijn, voelt de auto gewoonweg snel aan. Daarbij geholpen door de fijne conventionele automaat met zes versnellingen. Deze transmissie schakelt snel genoeg en haast onmerkbaar en is ook bij lage toerentallen snel bij de leest. Bovendien heb je de beschikking over

Kia Optima Sportswagon GT 2.0 T-GDi AT6

schakelpaddles aan het stuur, waarmee je desgewenst nog sneller de juiste versnelling klaar kunt zetten.

De acceleratie van 0 naar 100 is in 7,6 seconden geklaard. Op zich niet buitengewoon snel, maar daar heeft er ook mee te maken dat de voorwielaangedreven GT het vermogen niet altijd even goed kwijt kan, wat resulteert in het zoeken naar grip door de banden. Dat is dan ook het enige noemenswaardige smetje op het rijgedrag van de Koreaan.

Tijdens het rijden heb je niet het idee dat je een D-segmenter aan het besturen bent. De auto is bijzonder lichtvoetig en heeft geen last van drukkend gewicht. Met de GT kun je dus prima een uitdagende route met haarspeldbochten nemen, maar ook op de snelweg voelt de auto zich prima op zijn gemak. Er is een surplus aan vermogen beschikbaar, waardoor je erg gemakkelijk een stuk harder rijdt dan de toegestane maximumsnelheid.

Daarbij worden geluiden van buitenaf ook prima buitengehouden.



Gestraft

De auto heeft de beschikking over allerhande veiligheidssystemen, waarbij de adaptieve cruise control zeker het vermelden waard is. De ACC is snel van begrip, maar grijpt niet te abrupt in. Helaas merken we bij andere systemen vaak het omgekeerde. Bovendien is de file-assistent erg prettig, want hierdoor verplaatst de auto zich tot en met stilstand in de file. Een tikje op het gaspedaal is voldoende om de assistent weer te activeren.

Zoals uit de vraagprijs valt op te maken, wordt de auto flink gestraft met een CO2-boete en de daardoor hogere BPM. Niet helemaal zonder reden, want een zuinigheidswonder is de GT niet. Met een gemiddeld verbruik van 10,5 liter op de 100 kilometer is het maar goed dat de auto een tankinhoud van 70 liter heeft, waardoor de bezoeken aan het tankstation nog enigszins beperkt worden. Het moge duidelijk zijn dat je voor een lager verbruik beter voor de 1.7 liter dieselmotor kunt kiezen, die we kennen uit onder andere de Hyundai i40. Toch is het vreemd dat er niet voor is gekozen om een wat minder potente benzinemotor in het gamma op te nemen. Maar wat niet is, kan nog komen.



Alle hoop op de dieselmotor

Ten tijde van de test was de nieuwprijs van de auto een verbazingwekkende 55.290 euro. We hoeven je niet te vertellen dat je daar ook een dik uitgeruste premium D-segmenter voor kunt rijden (zij het met wat minder vermogen) en met de aangescherpte regelgeving gaat de prijs in 2017 nog omhoog tot 57.495 euro. De auto is als GT volledig full-options, waardoor je echt niets meer te wensen over hebt. Als GT zal het een auto blijven voor de echte liefhebber, maar in de dieseluitlevering is het een serieuze aanbieding. De 1.7 CRDi is een hele prettige en efficiënte motor en met de uitrusting van de Sportswagon is niets mis.

De Optima SW is er vanaf 32.995 euro als 1.7 CRDi ComfortPlusLine, waarbij zaken als navigatie, cruise control en lichtmetalen velgen al standaard zijn. Bij de DynamicLine (vanaf 36.470 euro) heb je de beschikking over een elektrisch verstelbare bestuurdersstoel met geheugenfunctie en een (handsfree) elektrisch te openen achterklep. Voor net iets minder dan 40 mille is de auto net zo afgeladen als onze test-GT, maar dan met de dieselmotor. Voor de automaat in combinatie met de

Kia Optima Sportswagon GT 2.0 T-GDi AT6

dieselmotor betaal je 2500 euro extra.

We kunnen stellen dat de Optima Sportswagon niet alleen een plaatje is, maar ook tijdens het rijden geen moment verveelt. De auto is helemaal op de Europese smaak aangepast en is voorzien van een hele hoop luxe. Met de dieselmotor in de Sportswagon hoopt Kia nu ook eens het zakelijke D-segment te veroveren. Die roeping lijkt voor de GT niet weggelegd, maar we zijn zeer te spreken over het totaalplaatje van deze auto.

Plus

- + Gebalanceerd rijgedrag
- + Goede uitrusting
- + Standaard full-options

Min

- Geen zuinige benzinemotor in de SW leverbaar
- Door FWD niet altijd goede vermogensafzetting
- Stevig aan de prijs