



Bjorn Blokzijl  
3 oktober 2012

## Optimalisering

"De KIA Optima mag dan wel een laatkomer zijn, een hekkensluiter is hij niet". Zo concludeerden we de test van de KIA Optima 1.7 CRDi afgelopen voorjaar. Door zijn prettige rijgedrag, zijn fraaie verschijning en de royale standaarduitrusting kon de auto ons wel bekoren. Voor de zakelijke markt kleeft er echter een groot nadeel aan de dieselvariant van KIA's grootste en dat is de 25% bijtellingsschaal waarin deze auto valt. Nu zijn zakelijke rijders al niet gemakkelijk uit hun Passat, A4 of 3 Serie te krijgen, een hogere bijtelling helpt daar ook zeker niet aan mee. KIA heeft nu deze oplossing geïntroduceerd in de vorm van de Optima Hybrid. Waar de diesel nog een laatkomer was, is de Hybrid de allereerste benzine hybride in z'n klasse in Europa. Of de auto met deze aandrijflijn wel een succes gaat worden op de Nederlandse markt, zal blijken uit een eerste rijtest rondom Barcelona.



## Optimale stroomlijn

Zoals gezegd waren we direct gecharmeerd van het uiterlijk van de Optima. Het moet gezegd worden dat KIA zijn zaakjes op het gebied van design goed voor elkaar heeft. Tien jaar geleden zagen de auto's uit Korea er netjes, doch ietwat saai uit, maar dat kan over de nieuwe generatie Koreanen niet gezegd worden. Qua uiterlijk verschillen de geteste 1.7 diesel en de Hybrid nauwelijks van elkaar. Vanaf de neus - voorzien van het typische familiegezicht in de grille - tot aan de achterlichten is de Optima met strakke lijnen getekend, met de voor deze auto herkenbare knik in de achterste zijruit.

Zoals gezegd zijn er weinig verschillen in het uiterlijk te ontdekken, al zijn ze er wel degelijk. Zo is op het kofferdeksel van de Hybrid een kleine spoiler geplaatst en zijn de 18 inch velgen niet eens af-fabriek leverbaar. De velgen onder de testauto zijn 16 inch, al zal de auto in Nederland afgeleverd worden met 17 inch velgen wanneer gekozen



wordt voor het Super Pack. Doordat de importeurs van de verschillende landen zelf hun pakketten mogen samenstellen is de auto op de foto's niet geheel volgens 'onze' specs. Het Plus Pack beschikt over 16 inch velgen, maar dat komt in het geval de testauto niet overeen met de rest van de uitrusting.



## Optimaal genieten

Van binnen is het design al even aansprekend als van het exterieur. Zonder té gestyled te zijn, hebben de interieurdesigners een fraai gelijnd binnenste ontworpen, waarbij de ergonomie niet uit het oog is verloren. Alles zit waar je het verwacht en ook het navigatiesysteem zit op een prettige hoogte. In Nederland is vooralsnog enkel een geheel zwart interieur te verkrijgen, al gaan er geluiden op dat het interieur van de foto's ook binnenkort op de optielijst komt te staan. Dit zou naar onze mening een goede stap zijn. Door de combinatie van het donkere dashboard en de crēmekleurige bekleding

van zowel de stoelen als de deurpanelen ontstaat een chique interieur, dat zeker niet misstaat in KIA's topmodel. Al zijn er wat kleine afwerkingsmissers in het materiaalgebruik op het dashboard zoals de harde kunststoffen aan de onderzijde, het geheel ziet er hoogwaardig en stijlvol uit.

Omdat de testauto was voorzien van het Super Pack - met een meerprijs van vijf millen opzichte van de standaarduitvoering - ontbreekt het je aan niks. Navigatie met achteruitrijcamera, een fijn klinkend geluidssysteem, lederen bekleding, verwarmbare voorstoelen en achterbank, elektrische bediening van de voorstoelen en zelfs een geventileerde bestuurdersstoel zijn onderdeel van het pakket. Deze stoelen zijn voor de gemiddelde Europeaan wat aan de brede kant, waardoor je bij een snel genomen bocht heen en weer glijdt.



## Cruiser pur sang

Het verschil met de eerder geteste Optima is te vinden onder de motorkap en in de bagageruimte. Als je de motorkap hebt geopend, springen de oranje gekleurde onderdelen direct in het oog. Dit is de bedrading ten behoeve van de hybride-aandrijving, die die kleur heeft gekregen omdat deze onder hoogspanning staan. Geheel achterin de KIA ligt een accupakket. Omdat deze grotendeels in de bagageruimte is gepositioneerd kost het 27% van de liters die normaal beschikbaar is. Rijd je weg met de Hybrid, dan neemt de elektromotor het initiatief. Tot een snelheid van ongeveer 30 km/u rijd je volledig elektrisch en vanaf daar springt de brandstofmotor ongemerkt bij en neemt het uiteindelijk helemaal over. Waar enkele 'premiummerken' nog wel 's een steekje laten vallen in de soepele overgangen van de hybride-aandrijving, is dit bij de KIA perfect voor elkaar.

Niet alles is zo perfect voor elkaar echter. Kort gezegd zijn er twee problemen: de beperkte kracht van de benzinemotor zonder hulp van de elektromotor enerzijds en het hogere gewicht en de andere banden anderzijds. Het gevolg van het eerste is dat de benzinemotor hoorbaar hard moet werken om de bijna 1.600 kilo zware Optima te versnellen. Hoewel we - gezien het bergachtige gebied waarin we reden - geen realistisch testverbruik hebben kunnen noteren, is het maken van toeren niet bevorderlijk voor het verbruik. Het tweede probleem is een combinatie van het gewicht en de banden. Doordat er andere banden - met een lagere weerstand - zijn gemonteerd op de Hybrid om het verbruik te verlagen, is de auto vrij snel onderstuurd. Al bij relatief lage bochtsnelheden kermen de banden het uit en uiteindelijk glijdt de Optima over zijn voorwielen naar de buitenkant van de bocht. Rijd je echter lange stukken op de snelweg, dan is er geen vuiltje aan de lucht en rijdt de auto uiterst comfortabel en zuinig.





## Zakelijke rijder: Kies KIA!

KIA hoopt in 2013 minimaal 500 Optima's te kunnen verkopen in Nederland. Dit zal niet een optelsom zijn van de diesel en de hybride, want de diesel zal uit het gamma verdwijnen en de zakelijk veel interessantere hybride is dan de enige Optima. Of deze verkoopprognose gehaald gaat worden hangt niet zozeer af van de kwaliteiten van de auto. Met een dergelijke prijs - &euro;33.995 voor een auto die volgeladen is met alle opties - biedt geen Ã©n concurrent een dergelijke auto. DÃ© vraag is echter of de zakelijke markt de Optima Hybrid gaat ontdekken. Aan zijn lage bijtelling - netto bijtelling in 2013 vanaf 203 euro per maand - en de lage vanafprijs en leaseprijs zal het niet liggen. Ten opzichte van de al eerder genoemde Duitse auto's heeft de Hybrid zeker minpunten, maar rijd je vooral zakelijke kilometers en een enkele vakantie en verwacht je een comfortabele reisauto met veel zitruimte en comfort voor een lage prijs, dan is de nieuwe Optima Hybrid de perfecte auto.

## Plus

- + 20% bijtelling
- + Ruim en fraai interieur
- + Relatief goedkoop

## Min

- Snel onderstuurd
- Beperkte bagageruimte
- Missers in het interieur