



Bjorn Blokzijl
25 oktober 2014

Eenvoudiger keuze

Van alle merken die de afgelopen 30 jaar in Nederland zijn geïntroduceerd is Kia één van de succesvolste. Vooral in de compacte Picanto en Rio en de SUV Sportage doen de Koreanen goede zaken. De Optima - die in Nederland het topmodel is - heeft sinds zijn intrede in 2012 slechts 664 orders opgeleverd. Om de verkopen enigszins te doen stijgen, kwam er twee jaar geleden naast de diesel een hybride. Ondanks de gunstige bijtelling had deze toevoeging nauwelijks effect. Een facelift, een ietwat gewijzigde aandrijflijn - met wederom 20% bijtelling - en een gunstige prijsstelling moet nu zorgen voor een verkoopboost.



Onderscheid

Was er voor de facelift geen uiterlijk onderscheid tussen de diesel en de hybride, dat is er nu wel. Zo is het 'roostertje' op de zijkant vervangen door een typeplaatje, is er geen uitlaat meer zichtbaar onder de achterbumper en zijn de achterlichtunits van de hybride voorzien van doorzichtig kunststof met daarachter een nieuwe indeling. De diesel heeft de 'oude', rode achterlichten. Beide versies hebben een nieuwe neus gekregen en ook de achterzijde werd lichtjes bijgepunt. Grootste wijzigingen aan de voorkant zijn de grotere grille en de plaatsing van de dagrijverlichting. Zaten de ledjes eerst onderin de bumper net boven de mistlampen, nu hebben ze een plek gekregen in de koplampunits. Het geeft de auto een wat rustiger voorkomen. Buiten een nieuw ontwerp velgen, veranderde er verder aan de auto niet zoveel. Dat was ook niet nodig. Al is de auto al een paar jaar oud, hij ziet er nog steeds erg goed uit. Zeker de bijzondere stilering van zijn C-stijl kan ons wel bekoren. Van de Optima is alleen een sedan leverbaar, wat voor de stationwagen-liefhebber, Nederlandse markt nadelig is. Er is ons verteld dat van de volgende generatie - die inmiddels ver in ontwikkeling is - wel een dergelijke pakezel zal komen.



Veel voor weinig

Hoe goed een niet-Europese auto er ook uitziet, het gros van de consumenten kiest toch voor een auto van ons eigen continent. Reden om toch voor bijvoorbeeld iets Aziatisch te kiezen, is het 'veel voor weinig-principe'. In de basis zijn auto's uit de Oriënt net zo duur als Europese concurrenten, maar ze zijn vaak meer aangekleed met luxe. De Optima is daar geen uitzondering op. Voor 29.495 euro bezit je er al één. Dit is een erg scherpe prijs voor een sedan van liefst 4,85 meter met een gecombineerd vermogen van 177 pk. Standaard is hij voorzien van luxe waar je bij de gemiddelde andere auto voor moet bijbetalen, maar gek genoeg is de basisuitvoering niet voorzien van een navigatiesysteem en kun je deze ook niet als optie bestellen. Wil je deze optie wel, dan zit je vast aan de 6.500 euro duurdere ExecutiveLine, die naast navigatie ook is voorzien van verwarmbare lederen zetels - voor en achter - en xenon koplampen.

Bij de facelift is in het binnenste bijna niks veranderd. Nog steeds is het dashboard afgewerkt met mooie materialen en vind je slechts hard plastic aan de onderzijde

daarvan. Helaas is ook het dashboardkastje voorzien van een keiharde laag kunststof, wat bij een aanrijding voor pijnlijke knieën kan zorgen. Ten opzichte van de vorige jaargangen werd het scherm voor het navigatie- en audiosysteem vergroot en heeft de auto een nieuw setje tellers. De bediening van dit multimediasysteem werkt prima en zonder gewenning, wat helaas nog niet gemeengoed is. Ook de stoelen zijn van 'Duits' niveau. Zowel qua lengte als breedte van de zitting zijn ze aangepast op het postuur van de Europeaan en bieden ze meer zijdelingse steun dan voorheen. Wat het vermelden waard is, is de enorme beenruimte achterin. In deze klasse doet enkel een Superb het beter. Het is dan ook geen wonder dat Optima's worden ingezet als taxi. Ten opzichte van de dieselvariant is de bagageruimte echter beperkt door het accupakket. In plaats van 505 liter en een neerklapbare achterbank, heeft de Hybrid slechts 381 liter beschikbaar voor de bagage.



Goed geluisterd (1)

Toen we voor het eerst reden met de Optima Hybrid, viel ons in negatieve zin de beperkte kracht van de motor op hogere snelheden op. Naar deze opmerking is

duidelijk geluisterd, want je hebt nooit het gevoel dat je vermogen tekort komt. De oorzaak hiervan is dat de elektromotor niet alleen werkt bij lage snelheden, maar ook op de snelweg ³ samenwerkt met de brandstofmotor, of zelfs alleen voor de aandrijving zorgt. Dit zorgt niet alleen voor een rappere auto, maar ook voor meer comfort. Daarbij is het - buiten het geluid en de melding op de klokken - niet merkbaar wanneer de benzinemotor aanslaat of juist wordt uitgeschakeld. De samenwerking tussen de elektromotor en de verbrandingsmotor levert een vermogen op van 177 pk. Doordat de automaat vooral op comfort is gericht, is de auto niet een snelle sprinter. Van 0 naar 100 kost de auto 9,2 seconden en ook bij tussenacceleraties word je niet in de stoelen gedrukt. Toch zien we dit niet als een minpunt. Door de krachtreserve presteert de motor eenvoudig en geeft hij soepel zijn vermogen af. Schakelen gaat snel genoeg en voel je nauwelijks. Ook al reden we niet al te hard, het gemiddelde verbruik kwam niet in de buurt van de fabrieksopgave. 5,1 Liter per 100 kilometer is een waarde die je bij normaal gebruik niet zal halen, maar voor het testverbruik van 6,7 l / 100km hebben we niet echt moeite hoeven doen. Langere stukken op de snelweg zal het praktijkverbruik wel laten dalen.



Goed geluisterd (2)

Bij de introductie van de hybride Optima was de auto voorzien van 16 inch velgen met verbruik verlagende banden. Door het relatief hoge gewicht en de banden met minder wrijving, was de auto snel onderstuurd. Nu zijn als dealeroptie 18 inch velgen verkrijgbaar die zowel het uiterlijk als de wegligging ten goede komen. De wielkasten zijn beter gevuld en de auto rijdt een stuk strakker. Onderstuur treedt nog wel op, maar bij een veel hogere snelheid. Het gevoel in het stuurwiel is daarbij vele malen beter dan voorheen, zonder dat het oncomfortabel wordt. Door de lagere banden voel je beter wat er onder de auto gebeurt. Dit zal bij de standaard 16 inch velgen minder het geval zijn, al blijft het rijcomfort wel gehandhaafd. Ondanks het op comfort afgestemde onderstel, deint de auto niet en blijft de carrosserie in bochten mooi vlak. Qua rijden doet de Optima sterk denken aan een Audi A6, wat zeker geen belediging is voor het relatief jonge KIA.



Geld overhouden

Het is een grote stap voor de zakelijke rijder om de keuze te maken voor merk van buiten Europa, zeker in het D-segment. Voor ruim 35 mille kun je namelijk ook kiezen voor een 3 Serie of C-Klasse. Het grote verschil zit echter in de uitrusting. Is de Kia in de meest luxe versie voorzien van lederen bekleding, navigatie, climate control, cruise control en ga zo maar door, bij de 'grote Duitse drie' moet je daar flink voor bijbetalen. Al vallen die auto's ook in de 20% bijtellingcategorie, de netto bijtelling ligt een stuk hoger. Of je voor een hoger maandbedrag in een duurdere, maar wel kleinere en minder luxe auto wil rijden puur om het feit dat de auto in Ingolstadt, Munchen of Stuttgart van de band loopt, is uiteraard aan de consument. Zeker nu de Kia Optima verder is bijgepunt en nog meer comfort biedt dan tevoren, is de keuze een stuk makkelijker geworden. Met de Optima kun je je zakelijk prima vertonen en zelf geniet van je luxe en comfort, maar dan voor een maandbedrag waarbij je geld overhoudt ten opzichte van de meest gekozen auto's in zijn segment.

Plus

- + Comfortabel rijgedrag
- + Aantrekkelijke netto bijtelling
- + Veel luxe voor relatief weinig

Min

- Kleine bagageruimte
- Hard plastic op sommige onderdelen dashboard
- Alleen als sedan verkrijgbaar