



KIA Optima Sportswagon 2.0 GDI Plug-in-Hybrid Spirit

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (151 kW / 205 PS)

KIA merkt man nicht erst seit dem Stinger an, dass die Mitarbeiter mit Begeisterung Autos bauen. Die technischen Fortschritte der letzten Jahre und Jahrzehnte sind beeindruckend, kaum ein Konzern weltweit hat mit solcher Beharrlichkeit investiert und weiterentwickelt. Ob Autos mit Benzin- oder Dieselantrieb, mit praxistauglichem Elektroantrieb oder sogar wasserstoffbetrieben, praktisch jede Antriebsform ist als Serienfahrzeug im Programm und kaufbar. Natürlich darf da auch der Hybridantrieb bzw. Plug-in-Hybrid nicht fehlen. Neben dem Niro Plug-in hat KIA auch den Optima als Limousine und Kombi mit "doppeltem Antriebsherz" und Steckeranschluss versehen. So ausgerüstet, darf sich der Optima mit CO₂- und Verbrauchsangaben schmücken, die mit der Praxis freilich nichts zu tun haben. Sofern man allerdings gewissenhaft so oft wie möglich den Stecker zückt und die Antriebsbatterien lädt, kann man einen niedrigen Benzinverbrauch realisieren.

Der Teilzeitstromer hat trotz des zusätzlichen Batteriepacks einen großen Kofferraum, der gegenüber den konventionell angetriebenen Varianten kaum eingeschränkt wird. Der üppige Platz für die Passagiere bleibt erhalten. Und sogar Anhänger bis 1,5 Tonnen dürfen gezogen werden - unter der Elektroantriebsfraktion keine Selbstverständlichkeit. Eine tolle Sache ist auch die umfangreiche Serienausstattung mit vielen Komfort- und Sicherheitsfeatures.

Der Optima als Plug-in-Hybrid zeichnet sich hauptsächlich dadurch aus, dass man bei moderater Fahrweise zwischen 40 und 50 km rein elektrisch zurücklegen kann. Alles andere kann die Dieselvariante besser, wenn man ehrlich ist. Geringerer Energieaufwand bei der Herstellung, kaum höherer CO₂-Ausstoß im Betrieb, günstigerer Anschaffungspreis, mehr Platz im Kofferraum, komfortableres Fahrwerk, bessere Laufkultur des Motors, harmonischeres Automatikgetriebe. Gerade die letzten drei Kritikpunkte müssten eigentlich nicht sein, denn KIA kann Fahrwerke gut abstimmen. Und in der Mittelklasse erwartet man einfach eine vernünftige Dämmung des Motors sowie ein Automatikgetriebe ohne ständiges Schaltrucken - selbst im kleinen KIA Rio klappt das alles einwandfrei. Von diesem Kleinwagen bekäme man übrigens zwei für die 46.190 Euro des Plug-in-Hybrid in Spirit-Ausstattung. **Konkurrenten:** u.a. BMW 330e touring, Mercedes C 300e T, VW Passat Variant GTE.

- +** rein elektrisches Fahren möglich, gute Verarbeitung, sehr umfangreiche Serienausstattung, viele Assistenten, lange Garantie
- hintere Kopfstützen zu niedrig, Verbrenner mit schlechter Laufkultur, unharmonisches Automatikgetriebe, im Hybridbetrieb nicht wirklich sparsam, hoher Kaufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★★★★★

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ Der Optima Sportswagon gibt 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, eine praktische und bequeme Lösung. Auch der Innenraum macht einen hochwertigen und ansehnlichen Eindruck. Weich geschäumter Kunststoff inklusive einer "Ziernaht" auf der

Vorderseite des Armaturenbretts wertet das Interieur ebenso auf wie die zahlreichen Chrom- und Aluminiumeinsätze. Trotz Top-Ausstattung Spirit sind die Dachsäulen (A- und B-Säule) nicht mit Stoff überzogen, nur eine lederimitierende Maserung des Kunststoffs soll etwas Hochwertigkeit simulieren. Immerhin die Sonnenblenden haben einen Stoffüberzug. Der Unterboden ist großflächig verkleidet und aerodynamisch optimiert, lediglich der hintere Bereich ist offen.

3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs hat der Optima Sportswagon Plugin-Hybrid einen Aktionsradius von insgesamt etwa 830 km, wobei etwa 45 km auf den elektrischen Betrieb und etwa 785 km auf den Verbrennerbetrieb entfallen. Die Batterie hat eine genutzte Kapazität von 11,3 kWh (inkl. Ladeverluste), der Kraftstofftank fasst 55 Liter Super. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen bis zu 100 kg transportiert werden - ein sehr guter Wert. Die tatsächliche Zuladung fällt mit 450 kg für einen großen Kombi nur mäßig aus. Gleiches gilt für die Anhängelast, die 1.500 kg (gebremste Hänger) bzw. 750 kg (ungebremste Hänger) beträgt. Die Stützlast darf 80 kg nicht überschreiten. 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; eine Reserveradmulde gibt es nicht, in diesem Bereich sind die Batterien untergebracht, somit kann ein Notrad auch nicht über das Zubehörprogramm nachgerüstet werden. Mit fast 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.

2,5 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.

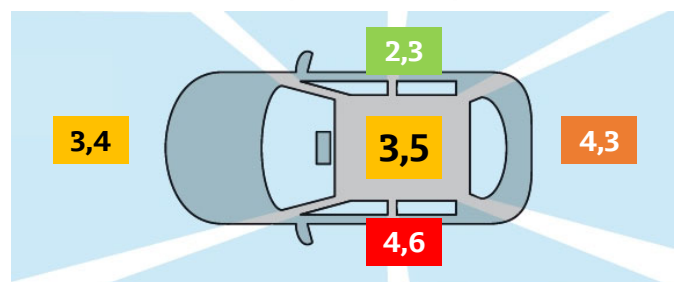
⊕ In der Ausstattung Spirit erhellen serienmäßig LED-Frontscheinwerfer bei Dunkelheit die Straße. Auch



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

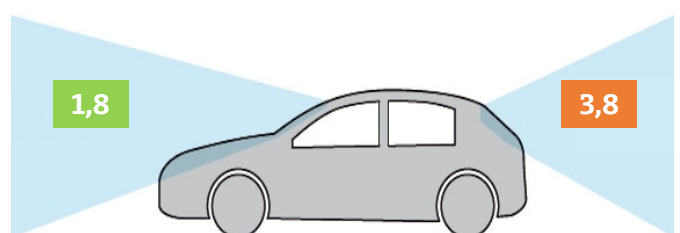
Rundumsicht

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.



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 360-Grad-Kamera inklusive Rückfahrkamera sowie einen Parklenkassistenten serienmäßig mit.

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

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim Optima Sportswagon vorn insgesamt zufriedenstellend. Die Türausschnitte fallen groß aus und die Füße müssen dank der niedrig gestalteten Schweller nicht weit angehoben werden. Die niedrigen Sitze (knapp 42 cm über der Straße, Sitz ganz nach unten gestellt) 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

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 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.

Heckklappe von alleine, ganz ohne Berührung (Funktion im Bordmenü deaktivierbar). Die Türfeststeller sind kräftig genug dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen sicher offen 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.

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 380 Liter - das sind 75 Liter weniger als bei der Dieselvariante. Grund ist der etwas höhere Kofferraumboden aufgrund des voluminösen Batteriepacks, das nicht ganz unter den bisherigen Boden gepasst hat. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 560 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 810 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.370 Liter Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum unter dem Kofferraumboden wie bei den reinen Verbrenner-Varianten gibt es nicht.



Mit lediglich 380 l Volumen ist der Kofferraum der Plugin-Variante deutlich kleiner als beim herkömmlich angetriebenen Modell (455 l).

1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe wird beim Optima Sportswagon Spirit gegen Aufpreis elektrisch betrieben. Dann ist auch die Sensorsteuerung enthalten, sie öffnet in Kombination mit dem serienmäßigen Komfortzugangssystem die Heckklappe, ohne

dafür eine Taste auf der Fernbedienung, im Fahrzeug oder an der Heckklappe betätigen zu müssen. Abweichend von anderen 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 automatisch.

Die Klappe gibt eine große Öffnung frei, zudem fällt das Be- und Entladen dank der niedrigen Ladekante von 62 cm über der Straße nicht schwer - allerdings steigt der Kofferraumboden

zur Rückbank hin leicht an, weil die Batterien etwas mehr Platz erfordern, als ursprünglich zur Verfügung stand. Als weitere Konsequenz entfällt beim Plugin-Hybrid auch die Verstauungsmöglichkeit des Laderaumrollos unter dem Ladeboden. Mit zwei Lampen wird der Kofferraum nachts gut ausgeleuchtet.

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die dreigeteilten Rücksitzlehnen lassen sich oben an der Lehne oder vom Kofferraum aus entriegeln und klappen automatisch um. Durch die Anhebung des Kofferraumbodens ist dieser über die ganze Fläche gesehen nicht mehr eben, somit entfällt das seitliche Schienensystem. Ebenso wenig gibt

es seitliche Fächer. Es bleiben die Verzurrösen in Bodennähe, an denen sich ein praktisches Netz einspannen lässt, und zwei Taschenhaken in der Seitenverkleidung. Ein Trennnetz ist Serie, es lässt sich im Dachbereich aber nur hinter den Rücksitzen montieren.

2,3 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 man nicht; allerdings gibt es keinen Drehzahlmesser, sondern eine Anzeige zur abgeforderten Leistung, und keine Kühlmitteltemperaturanzeige, sondern zwei "Tankanzeigen" (Benzin und Batterieladung). Zwischen den Rundinstrumenten befindet sich das große und hochauflösende Display des Bord-

computers. Weniger gut ist allerdings, dass Fahrzeug-einstellungen umständlich über das Kombiinstrument vorgenommen werden müssen und diese 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.



Ein modernes, fahrerorientiertes Design, eine weitgehend funktionelle Bedienung und eine saubere Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Optima.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Optima Sportswagon ist in der Spirit-Ausstattung in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Und das Gute daran ist, dass der KIA alles serienmäßig mitbringt: Bluetooth-Freisprecheinrichtung, induktive Lademöglichkeit für das Smartphone, Navigationssystem, Apple Carplay und Android Auto, digitaler Radioempfang, zwei USB-Anschlüsse,

hochwertiges Harman/Kardon-Soundsystem mit 10 Lautsprechern inkl. 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.

1,9 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 - das unterstützt auch das optionale große Panorama-Schiebedach.

2,9 Raumangebot hinten

Im Fond geht es etwas enger zu - dennoch sind hier die Platzverhältnisse absolut 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. Das erwähnte Panorama-Dach sorgt für einen tollen Ausblick nach oben aus dem Auto, es reicht bis über die Köpfe der hinteren Passagiere.



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

3,1 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 mit der - zugegebenermaßen sehr dicken - Bedienungsanleitung bereits fast vollständig belegt, es ist beleuchtet, aber nicht klimatisiert oder abschließbar.

2,7 KOMFORT

3,3 Federung

Für den Plugin-Hybrid sind adaptive Dämpfer nicht verfügbar. Das Standard-Fahrwerk wirkt insgesamt unausgegrenzt. Es federt eher trocken auf kurze Unebenheiten an und geht dabei Richtung Sportfahrwerk; andererseits schwingt die Karosserie über lange Bodenwellen auch nach - das mag nicht so recht zusammenpassen.

Innerorts ist der Federungskomfort daher nur mäßig, schlechte Fahrbahnen mit Bodenwellen und Einzelhindernissen wie abgesenkte Kanaldeckel werden deutlich an die Insassen weitergereicht. Die Absorption von Kopfsteinpflaster ist zufrieden-

stellend, Vibrationen im Lenkrad werden angemessen getilgt. Während Querfugen deutlicher zu spüren sind, schluckt das Fahrwerk Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel recht ordentlich. Fährt man schneller, verbessert sich der Komfort, auf der Landstraße geht er in Ordnung, wenn der Straßenbelag nicht zu schlecht ist. Auf der Autobahn kann man mit der Abstimmung gut leben, solange die Fahrbahn in gutem Zustand ist; über schlechten Abschnitten wird es dann wieder unruhiger.

2,5 Sitze

Als Plugin-Hybrid ist der Optima serienmäßig mit Teilledersitzen ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten Volllederbezüge. Die Lederflächen sind perforiert und vorn belüftet. Überdies ist im Lederpaket die elektrische Einstellbarkeit des Beifahrersitzes enthalten. Die elektrischen Einstellmöglichkeiten sind für den Fahrersitz immer verbaut. Sie umfassen neben Längs- und Höheneinstellung auch die

Neigungsjustierbarkeit. Der Fahrersitz besitzt zudem eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze.

⊕ Die Sitze für Fahrer und Beifahrer sind angemessen konturiert und bieten in Kurven angemessenen Halt. Die Fahrersitzfläche lässt sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen, der Beifahrersitz serienmäßig nur in der Höhe, bei optionaler elektrischer Einstellung dann auch in der

Neigung. 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.

2,8 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt zufriedenstellend niedrig. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 67,3 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. Ist der Plugin-Hybrid elektrisch unterwegs, hört man fast nichts vom Antrieb. Schaltet sich der Verbrenner zu und arbeitet er unter geringer Last und bei niedrigen

Drehzahlen, bleibt er ebenfalls dezent im Hintergrund. Unter Last und bei hohen Drehzahlen wird er dann aber sehr laut und quält die Insassen mit seinem hässlichen Klangbild, das bestimmt ist von lautem Dröhnen - was für ein Kontrast zum kultivierten und leisen elektrischen Antrieb. Die sehr schlechte akustische Dämmung des Verbrenners nimmt dem Optima Plugin-Hybrid viel von seiner Souveränität und passt überhaupt nicht zu einem Fahrzeug der Mittelklasse.

2,0 Klimatisierung

⊕ Die Spirit-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

Fondbenutzer 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.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Benziner für sich hat ein maximales Drehmoment von 157 Nm bei hohen 5.000 1/min und eine Höchstleistung von 154 bei 6.000 1/min - typische Leistungswerte eines Saugerbensiners. Neben dem Verbrenner ist ein Elektromotor mit maximal 205 Nm und 50 kW bzw. 68 PS verbaut. Zusammen bringen sie es auf eine Systemleistung von 205 PS und 375 Nm. Genug für durchaus flotte Fahrleistungen - der Optima Sportswagon sprintet so

motorisiert in 5,3 Sekunden von 60 auf 100 km/h, das ist ein guter Wert. Auch das Ansprechverhalten ist dank des schnell reagierenden E-Motos gut. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr innerorts, geht es in etwa einer Sekunde. KIA verspricht 192 km/h Höchstgeschwindigkeit und gibt den Standardsprint von 0 auf 100 km/h mit 9,7 Sekunden an.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Das Vibrationsverhalten ist für einen Vierzylinder-Benziner durchwachsen. Bei niedrigen und mittleren Drehzahlen geht es noch in Ordnung, bei höheren Drehzahlen und beim Ausdrehen spürt man den Motor aber recht deutlich im Lenkrad vibrieren. Weit schlimmer ist aber die Akustik des Verbrenners - für die Fahrzeugklasse und erst recht für einen gediegenen Kombi absolut nicht angemessen. Während der Elektromotor sehr ruhig läuft, sind beim Verbrenner moderate Drehzahlen noch in Ordnung; mittlere Drehzahlen ergeben aber schon eine zunehmende Belastung für die Insassen durch auffälliges

Dröhnen. Hohe Drehzahlen quittiert das Aggregat mit lautstarkem Protest - auch eine Möglichkeit, den Fahrer zu lediglich moderater Leistungsabforderung zu zügeln. Angesichts des Fahrzeugpreises ist diese Laufkultur aber inakzeptabel. Zumal in den "kleineren" Plugin-Hybriden des Konzerns die Verbrenner kultivierter arbeiten. Störend ist beim Optima auch die oft etwas ungleichmäßige Leistungsabgabe. Gut gefällt dagegen der spürbar kräftige Durchzug schon bei niedrigen Verbrennerdrehzahlen, wenn der Elektromotor mit anschiebt.

2,8 Schaltung/Getriebe

Diese Variante des Optima gibt es nur mit einer Sechsgang-Automatik. Das Getriebe schaltet recht zügig, allerdings in den wenigsten Situationen ruckfrei. Obwohl kein Drehzahlmesser im Kombiinstrument verbaut, ist der Fahrer praktisch über jeden Schaltvorgang informiert. Beschleunigt man sanft, spürt man nur leichte Zugkraftschwankungen - das geht noch in Ordnung. Beim normalen Beschleunigen wird allerdings jeder Übersetzungswechsel mit einem oft sogar doppelten Rucken quittiert. Richtig unangenehm wird es dann beim starken Beschleunigen - hier wäre weiterer Feinschliff nötig.

⊕ Der Getriebewählhebel lässt sich einwandfrei und einfach verständlich bedienen. Schon beim Anrollen und Rangieren

gefällt die verbindliche Kriechfunktion, sie erleichtert beispielsweise das präzise Einparken. Schaltpaddel am Lenkrad gibt es nicht, über den Schalthebel kann man aber dennoch die Gänge innerhalb der Systemgrenzen manuell bestimmen. Die Ganganschlüsse passen recht gut zueinander, auch wenn aufgrund der nur sechs Schaltstufen zwischen den Gängen schon recht große Drehzahlsprünge entstehen. An- und Abkoppeln des Verbrenners gelingt dem Optima gut, die Vorgänge sind im täglichen Fahrbetrieb kaum zu spüren. Eine Autohold-Funktion und die elektrische Handbremse sind Serie, ebenso die Hill-Holder-Funktion für das Anfahren an Steigungen.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der Optima liegt weitgehend sicher auf der Straße und bleibt in nicht zu schnell durchfahrenen Kurven gut beherrschbar; kommen die Räder aber an die Haftungsgrenze, dann drängt das Heck leicht nach außen und das ESP regelt Richtung Untersteuern ein. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, lediglich von ausgeprägten Spurrinnen lässt sich der Kombi leicht beeinflussen. Selbst bei sportlicher Gangart ergeben sich keine zu 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 merklichen Lastwechselreaktion, die sich aber dank ESP gut beherrschen lässt. Obwohl nur mit Frontantrieb ausgestattet, ist die Traktion des Optima Sportswagon gut; die Traktionskontrolle kann den schnell ansprechenden Elektromotor gut

einregeln und der Verbrenner als 2 l-Sauger hat bei niedrigen Drehzahlen ein überschaubares Drehmoment.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Optima Plugin-Hybrid eine durchwachsene Vorstellung ab; er umkurvt die Pylonen mit wirkungsvollem ESP-Einsatz, im Grenzbereich neigt er zunächst zum Übersteuern, das ESP zwingt ihn dann ins Untersteuern und zum deutlichen Geschwindigkeitsabbau. Das beim Lastwechsel nach außen drängende Heck wird über das ESP wirkungsvoll eingebremst. Die mäßige Seitenführungskraft der Reifen und das zusätzliche Gewicht der Batterien im Heckbereich lassen den Optima mit Steckeranschluss weniger souverän als die konventionell angetriebenen Varianten durch den Ausweichtest eilen.

2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht sowohl bei kleinen als auch bei größeren Lenkwinkeln gut an. 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 2,8 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.

3,7 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Optima Plugin-Hybrid durchschnittlich lange 38,1 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Viele Konkurrenten schaffen diese Disziplin in zwei bis drei Meter weniger. Immerhin lässt die Bremsleistung auch bei hoher Beanspruchung nicht nach, die Bremsanlage ist also standfest ausgelegt. Im Alltag muss man sich an die Eigenheiten bei Ansprechen und

Dosierbarkeit gewöhnen. Das Pedal wirkt etwas teigig, auffällig ist auch die ungewöhnliche Trägheit beim Loslassen des Pedals - man spürt die leichte Verzögerung, bis die Bremswirkung zurückgenommen wird. Hier spielt die Kombination aus Rekupe-rationsbremswirkung durch den Elektromotor und mechanische Radbremsen hinein.

1,9 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ KIA stattet den Optima Plugin-Hybrid mit allen verfügbaren Assistenten serienmäßig aus. Dazu zählen der Spurhalteassistent, der sowohl nur warnen als auch selbst gegenlenken kann, und die Müdigkeitserkennung. Aufpreisfrei an Bord sind ebenso der sehr wichtige Notbremsassistent wie auch der Totwinkel- bzw. Spurwechselassistent, der überdies den Ausparkassistenten umfasst, welcher mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Limiter sowie der adaptive Tempomat ACC sind genauso serienmäßig. 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.

2,3 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 müssen irgendwo unterkommen, es gibt keinen extra vorgesehenen Platz; beim Plugin-Hybrid fehlt überdies das Fach unter dem Kofferraumboden.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erhält der Optima 86 Prozent der möglichen Punkte bei der

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	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

Kindersicherheit (Test 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 i-Size-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 manche Kindersitze nicht optimal fixiert werden können. Die elektrischen Fensterheber haben einen Einklemmschutz, wodurch das Verletzungsrisiko reduziert wird.

3,2 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

2,9 UMWELT/ECOTEST

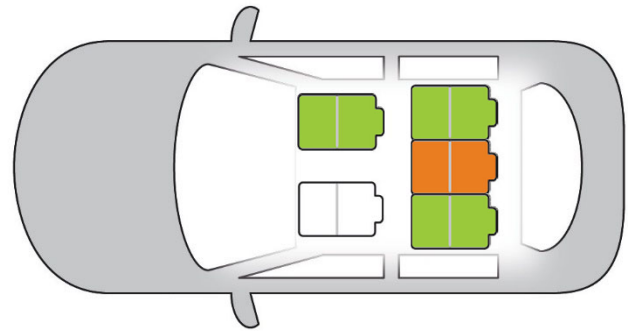
3,0 Verbrauch/CO₂

Wie bei vielen Plugin-Hybriden ist es auch beim Optima Sportswagon - unter Umweltgesichtspunkten macht die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn. Wann immer möglich sollte die Batterie geladen werden, damit man möglichst viel elektrisch unterwegs sein kann. Von Nachteil ist, dass man immer zwei Antriebstechniken mitschleppt, was sich in über 1,8 Tonnen Leergewicht niederschlägt - etwa 150 kg mehr als die ohnehin schon nicht leichte Dieselvariante. Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen.

Startet man mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 48 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - KIA gibt als Reichweite maximal 62 km an, was bei sehr verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei 23,4 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden recht gut, für ein reines Elektroauto wäre das nur akzeptabel. Fährt man dann weiter im Hybrid-Modus, ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 7,0 l Super pro 100 km. Innerorts liegt der Benzin-Konsum bei 6,7 l/100 km, auf der Landstraße bei 5,8 l/100 km und auf der Autobahn bei sehr hohen 9,1 l/100 km. Kombiniert man die elektrische

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. Serienmäßig gibt es einen Notbremsassistenten mit Personenerkennung, der einen Zusammenstoß vermeiden oder zumindest die Schwere der Kollision reduzieren kann.

Strecke mit der Hybrid-Strecke, dann verbraucht der Optima Sportswagon auf 100 km 10,4 kWh Strom und 3,9 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 161 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 30 Punkte von maximal 60 möglichen Punkten.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	3,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,8 Schadstoffe

Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung - um die Grenzwerte der Euro 6d-TEMP Abgasnorm einzuhalten, verbaut KIA einen Partikelfilter. Damit verbessert sich zwar der Partikelaustritt, an die einwandfreien Werte beispielsweise der Dieseldiagnostik kommt er aber bei weitem nicht heran. Hinzu kommen hohe CO-Werte im Abgas, sobald der Benziner stark gefordert wird. So verliert der Optima Plugin-Hybrid im Schadstoff-

kapitel etliche Punkte. Da auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch zusätzlich Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der KIA Optima Sportswagon mit den zwei Antriebsherzen nur 32 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 62 Zählern, die für drei von fünf Sterne im Ecotest genügen.

2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

Der KIA Optima Sportswagon kostet als Plugin-Hybrid ab 42.190 Euro, in der getesteten Spirit-Ausstattung ab 46.190 Euro. Schon ein stattlicher Preis, allerdings ist viel aufwendige Technik verbaut und die Ausstattung weitgehend komplett. Kaum ein Wunsch bleibt offen: Ob 17-Zoll-Alufelgen, Navigationssystem, LED-Scheinwerfer samt Kurvenlicht, Harman/Kardon-Soundsystem oder Sitz- und Lenkradheizung, all diese Annehmlichkeiten sind beim Koreaner serienmäßig an Bord. Auch die Garantieleistungen des Optima sind KIA-typisch umfangreich - serienmäßig sieben Jahre Garantie (bis max.

150.000 km) findet man nur bei diesem Hersteller. Auf den Lack gibts fünf Jahre Garantie, gegen Durchrostung zwölf Jahre. 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 etwas durchwachsen aus. Einerseits liegt die Kfz-Steuer bei günstigen 40 Euro pro Jahr. Dagegen 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 teuer.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 Edition7	1.6 T-GDI Spirit DCT	2.0 T-GDI GT Automatik	1.6 CRDi Edition7	2.0 GDI Plugin-Hybrid Attract
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	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	178	148	212	119	33
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/24	20/24/24	20/24/24	20/24/24	20/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
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-Haftpflicht.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Hybridmotor (PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-TEMP, OPF	
Hubraum	1.999 ccm
Leistung	151 kW/205 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	375 Nm bei 2.330 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	1,5/1,4 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	34/33 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,32 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.855/1.860/1.470 mm
Leergewicht/Zuladung	1.815/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	440/1.574 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/100 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre / 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Hwasung

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Nexen NFera SU1
Wendekreis links/rechts	11,5 m
EcoTest-Verbrauch	3,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/5,8/9,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	87 g/km (WTW* 161 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.820/450 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/810/1.370 l

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

Betriebskosten	102 Euro	Werkstattkosten	80 Euro
Fixkosten	124 Euro	Wertverlust	419 Euro
Monatliche Gesamtkosten	725 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/24		
Basispreis Optima Sportswagon 2.0 GDI PlugIn-Hybrid Spirit	46.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.06.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	50.350 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.153 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

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/1.990 Euro °(Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	2,5
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	1,8
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,2
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	2,8
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	3,0
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,9	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	1,7	Bremse	3,7
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,9
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,0
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,9	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	2,9
Komfort	2,7	Verbrauch/CO ₂	3,0
Federung	3,3	Schadstoffe	2,8
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,0		

Stand: August 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer