



Pawel Piotrowski
5 maart 2012

Korea's next top model

Saaie auto's zijn met uitsterven bedreigd. Waar vind je immers nog de nuchtere, doch weinig tot de verbeelding sprekende en middelmatige middenklasser? In ieder geval niet meer bij de Koreanen. Het nieuwste wapenfeit is de KIA Optima, een auto die alles in zich lijkt te hebben om het pretentieloze 'veel auto voor weinig geld' imago definitief achter zich te laten.



Niet langer een Nobody

Want kijk eens naar het uiterlijk! Dat is, met alle bescheidenheid, simpelweg om je vingers bij af te likken. Ondanks de grijze kleurstelling is de KIA Optima niet langer de grijze muis zoals de welhaast vergeten Magentis dat was. Je bent niet langer het lulletje van de klas wanneer je voor de Optima kiest en dat feit alleen al is een enorme stap voorwaarts. Nog steeds niet overtuigd? Afgelopen jaar is de Optima met de Red Dot Design Award bekroond, een prestigieuze prijs waar auto's als de Volkswagen Passat slechts van kunnen dromen.


Ironisch genoeg is de man die verantwoordelijk is voor het ontwerp van de KIA Optima, Peter Schreyer, afkomstig van de Volkswagen AG. Het inlijven van deze man is wellicht de beste investering die de Koreanen in het afgelopen decennium hebben gedaan. Het merk is sindsdien niet alleen een familiegezicht rijker, maar voert ook qua design

steeds meer de toon aan. Toch is het niet allemaal hosanna. Wie een nauwkeurige blik op de Optima werpt zal hier en daar wat bekende stijlelementen van merken als Jaguar en Lexus ontdekken. Maar ach, er zijn slechtere voorbeelden, niet waar?



Verloochent zijn afkomst niet

Ondanks de onverbidelijke vooruitgang heeft KIA haar 'veel auto voor weinig geld' doctrine niet helemaal uit het oog verloren. Een vluchtige blik in het interieur leert ons dat je voor €34.895 nog steeds een fully loaded auto meekrijgt. Lederen bekleding met stoelventilatie, een full map navigatiesysteem met Infinity Sound System en Keyless Go behoren tot de standaarduitrusting. De enige optie is het Premium Pack (€1.895) dat onder andere een panorama schuif/kanteldak, stuurwielverwarming en verwarmbare achterbank behelst. Een gevoel van gebrek aan luxe zal in het overzichtelijke en opgeruimde interieur dus niet gauw in je opkomen.

Toch is niet alles optimaal in de Optima. Ziet de bovenkant van het dashboard er nog verzorgt uit, alles onder de heuplijn is minder aandachtsvol en geraffineerd in elkaar gezet. Zo vind je daar een lelijke pook en knetterharde handrem, die niet eens met een dun laagje leer is bekleed. Beide zaken detoneren nogal met de rest van het interieur. Spijtig is ook het niet ontspiegelde scherm van het navigatiesysteem, dat vooral bij fel zonlicht nauwelijks af te lezen is. Ook het riante interieuraanbod laat een paar steekjes vallen. Zo kan de stoelzitting niet laag genoeg worden ingesteld en staat het stuur te ver weg. Daar staat tegenover dat de hoofdruimte achterin, ondanks de aflopende daklijn, goed voor elkaar is en dat je vanaf de grote bagageruimte met  de stoelleuning om kunt klappen.



In drie smaken

Dit jaar zullen we de Optima in drie verschillende smaken voorgeschoteld krijgen. De eerste daarvan is de 1.7 CRDi dieselmotor met 136pk en 325Nm. Later volgt nog een 2.0 CVVT benzinemotor met 170pk en een Optima Power Hybrid met 190pk. Vooral de laatste zal het in ons land goed doen, aangezien dat de enige Optima met 20% bijtelling zal zijn. De overige versies, waaronder de door ons gereden diesel, vallen in de reguliere bijtellingscategorie. Dat is jammer, maar geenszins een reden om de Optima te laten staan en voor een zwakker gemotoriseerde concurrent te kiezen.

De zelfontbrander in de KIA heeft namelijk voldoende pit in huis om de Optima vlot van zijn plek te krijgen. De zesbak is gezegend met relatief korte overbrengingsverhoudingen die de motor goed bij de les houden. In de praktijk zakt het toerental bijna nooit onder de 1.500tpm en dat betekent dat je onder de meeste omstandigheden over voldoende koppel beschikt om zonder terug te schakelen vlot te kunnen accelereren. Schakelen doet de Optima trouwens bijzonder goed. Als een warm mes door de boter glijdt de pook met korte slagen door de schakelcoulisserie heen. Geen enkel moment rijst het verlangen naar de zestraps automaat die voor een gepeperde €3.000 in de optielijst staat.



De middelmaat ontstegen

Op het gebied van rijeigenschappen is KIA de middelmaat eindelijk ontstegen. Niet alleen passen motor en bak goed bij elkaar, ook het onderstel weet de sportieve aspiraties deels om te zetten. Een enthousiaste rijstijl wordt bevorderd door de straffe demping die een uitdagende rijstijl competent meestert. De 18 inch velgen bijten zich in krappe bochten vast in het asfalt en met de exacte, maar iets te lichte besturing, kun je de Optima prima op koers houden. Iets meer feedback en weerstand zou echter wel gewenst zijn.

Het veercomfort is daarbij niet uit het oog verloren, de Optima is namelijk geen plankharde auto geworden die je een hernia bezorgt. Op langere afstanden is het een comfortabele reisauto die kuilen en dwarsnaden goed weg filtert. Storend zijn dan eerder de afroegeluiden van de banden en het aanwezige motorlawaai. De 1.7 CRDi is al

KM Kia Optima 1.7 CRDi Super Pack

van nature niet bijzonder stil en bij 120km/h draait het blok een aanzienlijke 2.300tpm, wat aan de hoge kant is voor een diesel. Het brandstofverbruik valt desondanks verrassend laag uit. Met een gemiddeld testverbruik van 5,3 liter per honderd kilometer scoort de Optima beter dan menig concurrent.



Niet langer de hekkensluiter

De KIA Optima ziet er niet alleen mooi uit, maar rijdt ook bijzonder goed. Hij maakt zijn sportieve looks op de weg waar en verliest het comfort niet uit het oog. De 1.7 CRDi motor is met zekerheid een verstandige keuze, maar levert ook prima prestaties die niet teleur stellen. Toch is er nog ruimte voor verbetering. Vooral in het interieur kunnen de materialen en afwerking een slag beter. Ook de zitpositie kan beter. Daar staat wel een rijke standaarduitrusting en royale garantieregeling tegenover. De KIA Optima mag dan wel een laatkomer zijn, een hekkensluiter is hij niet.

Fotografie: Luuk van Kaathoven

Plus

- + Prachtige verschijning
- + Royale standaarduitrusting
- + Goede rijeigenschappen

Min

- Zitpositie
- Storende details in interieur
- Veel afroegeluiden en motorlawaai