

FANG MICH DOCH

Audi will sich mit dem Q4 e-tron am Markt etablieren, trifft aber auf harte Konkurrenten. Zu den Härtesten zählt der Kia EV6 mit 800-Volt-Bordnetz und hoher Ladeleistung. Im Test die kräftigen Topmodelle mit zwei Motoren und maximaler Akkukapazität.



IM VERGLEICH

AUDI Q4 SB 50 E-TRON QUATTRO

220 kW, 460 Nm, 0-100 km/h: 6,3 s,
Reichweite im Test: 307 Kilometer

KIA EV6 77,4 KWH AWD

239 kW, 605 Nm, 0-100 km/h: 5,1 s,
Reichweite im Test: 325 Kilometer

Text: Michael von Maydell
Fotos: Achim Hartmann

Die Lithium-Ionen-Zellen leer gesogen, die Augen müde, die Fahreindrücke stark, der Espresso ebenso – da gerät man nach einer Vergleichsfahrt schon mal ins Sinnieren. An diesem Tag über die Frage, was eine Marke eigentlich ausmacht. Porsche? Natürlich ein 911er. Oder doch ein Cayman oder gar der Taycan? Mazda mit seinem MX-5? In München eher der Dreier als ein Fünfer. Und wie schaut's aus mit den beiden E-Wagen vor der Tür? Mit dem mattgrauen EV6 sind wir uns schnell einig. Längst

Dicke Schnauze versus schnelle Flunder – der EV6 ist 64 Millimeter flacher als der 1,61 Meter hohe Q4 Sportback.

verblassen die gern gekauften Wagen wie ein Sportage oder Ceed angesichts des optisch wie technisch eindrucksvollen EV6. Kia und Elektromobilität? Passt.

Audi? Schwierig. Denn bei allem Respekt vor dem gewiss vorzüglichen e-tron GT: Mit dem eigentlichen Quotenbringer, dem Q4, sind die Ingolstädter noch lange nicht im grünen Bereich. Eher überzeugt die Marke mit Kombi-Kompetenz, am besten mit RS-Logo am Heck; zumal Audi Sport hier kräftig nachschärfen durfte. ▶

VERGLEICHSTEST · Audi Q4 50 e-tron Quattro, Kia EV6 AWD GT-line



AUDI

Mit S-Line-Paket hat der Q4 gute Sportsitze. Das Infotainmentsystem kostet 1.995 Euro und muss ohne Drehregler auskommen.

Die Espresso-Tassen sind geleert, müssen Platz machen für das große A3-Blatt mit allen Daten und Messwerten beider Kontrahenten. Ein erster Faktencheck zeigt, dass sich der Sportback gewaltig strecken muss, um unbesiegt aus diesem Vergleich zu kommen. Starten wir mit Abmessungen, Gewicht und Raumangebot.

DER AUDI WIEGT 131 KILO MEHR ALS DER KIA. UFF. Mit einem Leergewicht von 2.237 Kilogramm bringt der Audi 131 Kilo mehr auf die Waage als der Kia. Uff. Der wiederum ist flacher, dafür elf Zentimeter länger und gesegnet mit einem Radstand von 2,9 Metern. Entsprechend offeriert der Kia im Fond einen dermaßen

Die Bedienung läuft im Q4 größtenteils via Touchscreen. Das Lademenü ist eine Ebene zu tief gelagert. Maximal fasst der Kofferraum 140 Liter.

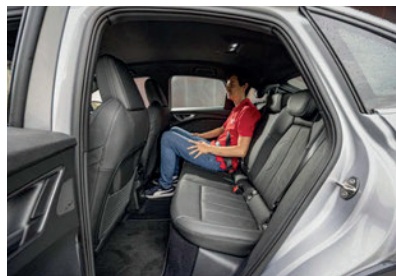
üppigen Normsitzraum, dass aussteigende Kinder locker durch den Fußraum rüber zur sicheren Beifahrerseite wandern können. Verstellbare Fondlehnen erhöhen den Reisekomfort. USB-Buchsen finden sich jeweils an den hinteren Seitenwangen der elektrisch verstellbaren Vordersitze.

Für den höheren und doch enger geschnittenen Audi Q4 spricht seine kräftiger ausgeformte Rückbank mit einer breiten Durchlade, leichter zugänglichen Isofix-Bügeln plus einer dritten Klimazone. Zudem kann er mit 535 bis 1.460 Litern mehr Gepäck mitnehmen (Kia: 490 bis 1.300 Liter).

Wobei beide E-SUV angesichts ihrer schrägen Heckpartien für den Transport sperriger Güter reichlich ungeeignet sind. Dafür klappt der Kia seine Lehnen via Fernentriegelung vor und vermag bis zu 1,6, der Audi bis zu 1,2 Tonnen schwere Hänger ziehen. Die Haken kosten 780 beziehungsweise 950 Euro Aufpreis.

Mit Unterbodenfächern für Lade-Equipment können beide, mit einem zusätzlichen Stauraum (20 Liter) unter der Motorhaube nur der EV6 dienen. Hier fällt auf, dass Kia ihm zwei Gasdruckfedern gönnt. Audi belässt es bei einem Stab. Ohnehin vermeidet (auch) dieser Sportback, mit hoher Material- und Verarbeitungsqualität zu verwöhnen. Wer genauer hinguckt, entdeckt viel tristen Kunststoff, und auf unserer Holperstrecke, die wir mit jedem Testwagen befahren, kann er sich ein deutliches Knarzen nicht verkneifen. Wobei die Knarzerei auch auf das Konto der überaus straffen Fahrwerksabstimmung und der 21 Zoll großen Mischbereifung (1.340 Euro) geht. Trotz adaptiver Stoßdämpfer für weitere 980 Euro erlaubt sich der SUV deftige Klopper, kopiert insbesondere kurze Wellen sehr nachhaltig. Entspannt cruisen? Nur auf topfebenen Strecken. Belohnt er dafür mit freudvollem Handling? Nicht wirklich. Dazu liefert die leichtgängige und gefühllose Lenkung zu wenig Feedback, während der gesamte Audi mehr wankt als der Kia und früh untersteuert.

Der EV6, im Vergleich zu seinem Plattformbruder Ioniq gewiss keine Sänfte, stresst da weniger, bleibt auf Rumpelstrecken ruhiger und bei flotter Fahrt auf der Autobahn souverän. Da die mit Kunstleder bezogenen Sitze behaglich geraten sind, die Bedienung leichtfällt und das tiefgründige Infotainment schnell erkundet ist, steht längeren Trips wenig entgegen. Dennoch erfrischt der Kia auf kurvigen Strecken mit einer direkten, präzisen Lenkung und verlässlicher Neutralität. Oder er legt – auf „Sport“ gestellt – eine Schippe drauf, lenkt bissig ein, tritt spontan an und provoziert den Fahrer mit einem kecken Heck. Wo „Sport“ draufsteht, ist bei diesem Tiefflieger auch Sport drin.





23-2022 / 20.10.2022

VERGLEICHSTEST · Audi Q4 50 e-tron Quattro, Kia EV6 AWD GT-line

SPOTLIGHT

KIA IM VORTEIL

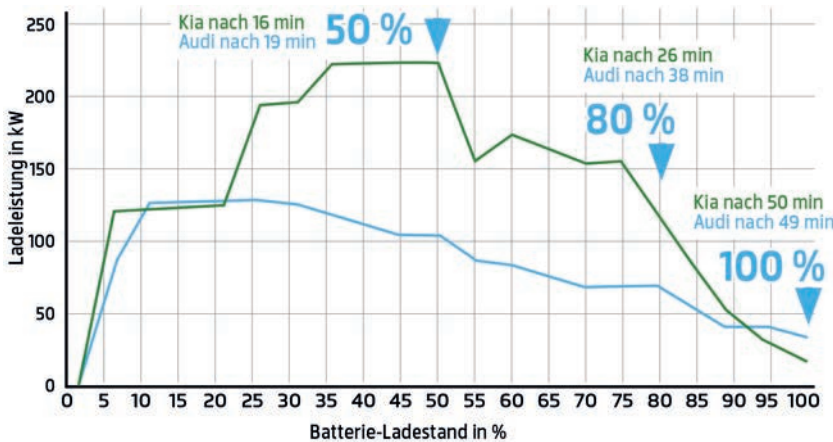
240 Kilowatt Ladeleistung versus 135. Natürlich füllt der Kia seine 477 Kilo schweren Batteriezellen schneller.

■ Wer sich an den Stromkosten der HPC-Lader nicht stört oder die angebotenen Strom-Abos akzeptiert, erwirbt mit dem Kia EV6 einen Stromer, der zu den schnellsten Ladern zählt. Aller-

dings füllt er seine Zellen an diesem Testtag (batterieschonend) zögerlich, dreht erst nach etwa 22 Prozent Ladestand richtig auf (223 kW) und geht nach rund 50 Prozent merklich runter.

Der Audi erhöht schnell auf 126 kW und lässt langsam nach. Entsprechend halten sich die Vorteile des Kia in Grenzen. Eine 80-prozentige Füllung erreicht er zwölf Minuten früher.

Ladekurve an der Schnellladesäule



NUN WARTE DOCH AUF MICH

Auf der Geraden kann der Audi trotz seiner beiden E-Motoren, die im Peak zusammen auf 220 kW kommen, wenig reißen. Sein Body-Mass-Index hat es ja schon angedeutet. Gewichtiger und zugleich 19 kW und 145 Newtonmeter schwächer als der EV6, lässt er diesen ruck-

zuck außer Sicht geraten. Wenn der Kia schon mit 70 km/h unterwegs ist, entnimmt der Audi-Fahrer seinen exzellenten Instrumenten vielleicht eine 60. Ein fernreisetaugliches Tempo von 140 km/h erreicht der Q4 nach 11,4 Sekunden. Der Kia bleibt knapp unter zehn Sekunden. Für den aktuell sportlichsten Q4 keine Meisterleistung.

Auch die Verzögerung geht der Audi leidenschaftslos an. Diffuser Druckpunkt, weniger geschmeidiges Blending zwischen Rekuperations- und hydraulischer Bremse sowie viel zu lange Bremswege – übrigens trotz üppiger Bereifung und kein Einzelfall. In nahezu jedem Test verlor der Q4 über die Bremse Punkte. ▶



DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp	AUDI Q4 50 e-tron Quattro	KIA EV6 AWD GT-line
Antrieb		
Motorbauart	fremderregter Asynchronmotor vorn, permanenterregter Synchronmotor hinten	permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten
Leistung vorn/hinten	kW 80/162	74/165
Drehmoment vorn/hinten	Nm 150/310	255/350
max. Systemleistung	kW (PS) 220 (299)	239 (325)
max. Systemdrehmoment	Nm 460	605
Kraftübertragung	Allradantrieb feste Übersetzung	Allradantrieb feste Übersetzung
Testwagenbereifung	vorn 235/45 R 21 T hinten 255/40 R 21 T Hanook Ventus S1 evoc3 EV	255/45 R 20 Y 255/45 R 20 Y Michelin Pilot Sport 4 SUV
Maße/Gewichte		
Leergewicht/Zuladung/Sitze	kg 2.237/478/5	2.106/424/5
Anhängelast/gebremst	kg 750/1.200	750/1.600
Dach-/Stützlast	kg 75/75	80/100
Länge × Breite	mm 4.588 × 1.865	4.695 × 1.890
(mit Spiegeln) × Höhe	(2.108) × 1.614	(2.116) × 1.550
Radstand	mm 2.764	2.900
Wendekreis links/rechts	m 11,5/11,5	12,0/12,1
Gepäckraum	VDA 535/1.460	490/1.300
Quadermaß klein	mm 240 × 840 × 630	400 × 850 × 650
Länge × Breite × Höhe groß	mm 1.195 × 840 × 630	1.400 × 850 × 650
Ladekantenhöhe	mm 755	735
Innenbreite vorn/hinten	mm 1.505/1.470	1.520/1.470
Innenhöhe vorn/hinten	mm 1.060/940	1.010/945
Normsitzraum	mm 775	860
Sitzhöhe über Fahrbahn	mm 610	585
Verbrauch/Reichweite/CO₂		
Testverbrauch	kWh/100 km 26,3	24,9
ams-Eco-/Pendler-/Sportfahrer	20,0/25,8/34,8	18,8/24,1/34,6
CO ₂ -Ausstoß im Test ¹	g/km 105	100
Ladeenergie Vollaumladung ²	kWh 81	81
Ladedauer AC ³	h:min 7:15	9:30
maximale Ladeleistung CCS	kW 135	240
Ladedauer DC für 150 km ³	min 18	9
WLTP-Verbrauch ges.	kWh/100 km 17,9	18,0
Batteriekapazität (netto)	kWh 76,6	77,4
Reichweite Eco/Test	km 405/307	431/325
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit		
Beschleunigung	s	
0 – 80 km/h	4,6	3,6
0 – 100 km/h	6,3	5,1
0 – 120 km/h	8,5	7,1
0 – 130 km/h	9,9	8,3
0 – 140 km/h	11,4	9,7
0 – 160 km/h	15,2	13,1
0 – 180 km/h	22,4	17,6
0 – 400 m	14,6	13,6
Zwischenspur	s	
60 – 100/80 – 120 km/h	3,1/3,9	2,7/3,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h 180	185
Bremsewege		
aus 100 km/h kalt	m 36,3	33,7
aus 130 km/h kalt/warm	61,9/59,9	58,6/59,0
Innengeräusche		
bei 80/100 km/h	letzter Gang 66/69	64/67
bei 130/160/180 km/h	dB(A) 71/75/77	69/73/76
Fahrversuche		
Sialom 18 m	TC/ESP ein 61,4	62,2
doppelter Spurwechsel	km/h 129,8	131,6
Fahrdynamikbewertung		
Lenkpräzision	indirekt/direkt ◀ ● ▶	◀ ● ▶
Balance	unter-/übersteuernd ● ● ● ●	● ● ● ●
ESP	konservativ/sportlich ● ● ● ●	● ● ● ●
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll ● ● ● ●	● ● ● ●
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich ● ● ● ●	● ● ● ●
Kosten		
Festkosten	Euro	
Steuer ⁴ /Haftpflicht	0,–/396,–	0,–/445,–
Teilkasko ⁵ /Vollkasko ⁶	134,–/665,–	136,–/799,–
Unterhaltskosten im Monat ⁷		
bei 15.000/30.000 km/Jahr	Euro 276,–/507,–	267,–/495,–
Grundpreis	Euro 59.900,– ⁸	60.890,– ⁸
Testwagenpreis ⁹	Euro 63.300,– ⁸	61.380,– ⁸

¹ auf Basis Strommix für Deutschland mit 401 Gramm CO₂ pro kWh; ² Messung inklusive Ladeverlusten an Typ 2 (maximal 22 kW möglich); ³ theoretischer Wert bezogen auf Testverbrauch und maximal mögliche Ladeleistung; ⁴ Steuerbefreiung für zehn Jahre; ⁵ ohne SB; ⁶ mit 150 Euro SB; ⁷ ohne Wertverlust; ⁸ vor Abzug von 7.975 Euro Umweltbonus; ⁹ vor Abzug von 9.570 Euro Umweltbonus; ¹⁰ inklusive Fahrdynamischer und komfortrelevanter Extras



KIA

Als GT-line tritt der EV6 schon ziemlich nobel auf. Head-up-Display und Totwinkelanzeigen gibt's im fülligen P5-Paket (1.780 Euro).

Dabei bleibt es nicht, schließlich spielt der Kia in puncto Laden in einer völlig anderen Liga. Dank 800-Volt-Technik und 240 kW maximaler Ladeleistung bunkert er am HPC-Lader innerhalb von neun Minuten Energie für die nächsten 150 Kilometer. Die Q4-Insassen stehen da weitaus länger. Sehr in Grenzen halten sich dafür die Un-

terschiede beim Testverbrauch (26,3 zu 24,9 kWh). Als Testreichweite ergibt sich für den Audi eine Strecke von 307 Kilometern. Der Kia schafft mit ähnlicher Akkukapazität 325. Möglichst sparsam bewegt packen beide E-SUV rund 100 Kilometer drauf. Kleiner Trost für den Audi: Via 11-kW-Bordlader füllt er all seine Zellen in 7:15

Ob nun die Instrumente mit Totwinkelanzeigen, der Reichweitenmonitor, der üppige Fond – alles sehr zu empfehlen.

Stunden wieder voll. Der Kia, gleichfalls mit 11 kW, folgt einer gemäßigeren Ladestrategie und benötigt über zwei Stunden länger.

BAR ODER MIT KREDIT-KARTE?

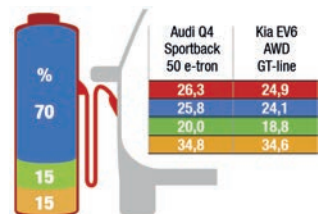
Zum Schluss bemühen wir die beiden Rivalen noch zum Kasenssturz. Kann der Q4 über einen günstigen Preis wieder aufholen? Nein, im Gegenteil. Der Rückstand wird größer. 59.900 Euro gilt es mindestens zu berrappen. Die Förderung liegt bei 7.975 Euro. Der EV6, für den Kia sieben Jahre Garantie gewährt, ist nur 990 Euro teurer, kräftiger gefördert (9.570 Euro) und als GT-line top ausgestattet.

Die forsche Hülle, das feine Interieur inklusive elektrisch verstellbarer Sitze (beheizt und belüftet), das gesamte Entertainment (inklusive Navi), adaptive LED-Scheinwerfer, Assistenzsysteme – alles da. Die montierten 20-Zöller kosten nur 490 Euro. Extras, für die ein Q4-Besitzer mindestens 8.000 Euro

mehr zahlen muss. Wohlge-merkt, exklusive des verzichtbaren Radsatzes und der Adaptivdämpfer. Das S-line-Interieur, das dem Audi zu top ausgeformten Sportsitzen und einem ebenbürtigen Innenleben verhilft, kommt gleichfalls on top. Mit einem 800-Volt-Bordnetz oder dem V2D-Lader, mit dem der Kia EV6 als Stromspender ▶

VERBRAUCH

Testverbrauch – so messen wir den Stromverbrauch:
 70 % **Pendler-Verbrauch:** mehrfach gefahrene Kurzstrecke von 21 km mit 70 % Stadt-, 30 % Überlandanteil.
 15 % **Eco-Verbrauch:** ökonomisch gefahrenes Fahrprofil unter Nutzung der maximalen Reichweite mit Stadt-, Überland- und Autobahnanteil. Autobahntempo 130 km/h.
 15 % **Sportfahrer-Verbrauch:** Konstantfahrt mit 80 % Vmax (maximal 160 km/h) plus Verbrauchsinformation aus einer Vergleichsfahrt, Landstraße und Autobahn.



VERGLEICHSTEST · Audi Q4 50 e-tron Quattro, Kia EV6 AWD GT-line



Aussicht nach hinten?
In beiden sehr dürftig. Anblick von außen? Der Kia so cool wie das Tor des Weinguts – und der Audi mit seinem Schrägheck? Komplizierter.

funktioniert, kann der Q4 überhaupt nicht dienen.

Es bleibt also dabei – der EV6 ist klar das bessere E-Auto. Umso mehr bestätigt sich unser Eindruck, wie wichtig dieser Charismatiker für Kia ist, wie nachdrücklich er den Konzern in Richtung Elektromobilität pusht, ohne dem Image zu schaden. ■

FAZIT

1 KIA

Stärker, schneller, sparsamer, dazu komfortabler und zugleich vernünftig über Land. Alle Achtung: Dieser EV6 ist ein vorzüglicher Wagen; auch für die lange Strecke. Sperriges Gepäck kann nicht allzu viel mit.

2 AUDI

Träger auf der Straße und am HPC-Lader, teuer und ruppiger im Umgang, muss der Q4 e-tron zumindest mit Qualität und Agilität überzeugen. Schafft er aber nicht, lieber bremst er nachlässig. Das geht besser.



ERGEBNISSE

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
KAROSSERIE			
Raumangebot	(20)	11	11
Kofferraumvolumen	(15)	7	10
Zuladung	(10)	2	4
Variabilität/Funktionalität	(20)	13	12
Instrumente/Anzeige	(30)	25	25
Bedienung	(40)	32	29
Rundumsicht	(5)	2	2
Qualitätsanmutung	(10)	8	7
SUMME	(150)	100	100

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
SICHERHEIT			
Sicherheitsausstatt./-assistentz	(30)	20	21
Licht	(15)	10	14
Bremsweg kalt (100 km/h)	(20)	14	9
Bremsweg kalt (130 km/h)	(20)	12	6
Bremsweg warm (130 km/h)	(20)	11	9
Pedalgefühl	(5)	4	3
Fahrstabilität	(40)	34	34
SUMME	(150)	105	96

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
KOMFORT			
Federungskomfort	(40)	26	24
Sitze vorn	(20)	16	17
Sitze hinten	(15)	11	12
Multimedia	(30)	23	25
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	7	7
Klimatisierung	(15)	12	13
Innengeräusch-Messwerte	(10)	7	6
Geräuscheindruck	(10)	8	7
SUMME	(150)	110	111

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
ANTRIEB			
Laufkultur	(10)	9	8
Durchzugskraft	(25)	17	15
Ladedauer für 150 km Reichweite	(25)	19	14
Ladedauer Vollladung Wallbox	(10)	3	4
Rekuperationsvariabilität	(10)	10	6
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(20)	13	12
Testverbrauch	(20)	12	11
Lademöglichkeiten für Akku	(10)	8	6
Reichweite	(20)	12	11
Reichweite Elektro	-	-	-
Reichweite Verbrenner	-	-	-
SUMME	(150)	103	87

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
FAHRVERHALTEN			
Fahrdynamik	(10)	4	4
Handling/Fahrspaß	(25)	20	17
Lenkung	(20)	16	14
Wendekreis	(10)	1	3
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	14	14
Fahrmodi/Regelsysteme	(10)	2	4
Geradauslauf/Windempf.	(10)	9	9
SUMME	(100)	66	65

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
UMWELT			
CO ₂ -Emission Testverbrauch	50	24	23
Emissionen nach WLTP	-	-	-
SUMME	50	24	23
EIGENSCHAFTSWERTUNG	750	508	482

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
KOSTEN			
Testwagenpreis*	(50)	50	46
Ausstattung*	(10)	10	3
Aufpreisgestaltung	(15)	9	9
Wiederverkaufschancen	(10)	7	7
Festkosten für 5 Jahre*	(10)	9	10
Wart./Reparatur 100.000 km*	(20)	20	19
Energiekosten 100.000 km*	(25)	25	25
Garantie	(10)	10	3
SUMME	(150)	140	122

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
GESAMTWERTUNG	(900)	648	604

PLATZIERUNG 1 2

* Bester erhält volle Punktzahl
Bewertet nach dem Punkteschema „Elektrofahrzeuge“

SHOWDOWN AN DER LADESÄULE



VW ID.5 GTX

299 PS
365 km Reichweite
36 Min. Ladezeit
(5 bis 80 Prozent)

Kia EV6 und VW ID.5 GTX kosten beide um die 55.000 Euro, haben jeweils 77-kWh-Akkus, um die 300 PS und Allradantrieb. Wo sie sich unterscheiden, klärt der Vergleich.



Kia EV6

325 PS
390 km Reichweite
18 Min. Ladezeit
(10 bis 80 Prozent)



Foto: Olaf Irtich



SPRACHBEDIENUNG

Seit dem Update läuft die Software im VW stabiler und schneller, und die Sprachbedienung gibt sich weniger begriffsstutzig als zuvor.

Von Reichweiten-Angst ist oft die Rede, wenn Vielfahrer über Elektroautos sprechen. Eines vorweg: Beide Kandidaten in diesem Vergleich – Kia EV6 und VW ID.5 GTX – schafften im Test ordentliche Werte, der Kia kam auf 390 Kilometer, der VW auf 365.

Doch die Reichweite ist natürlich nicht das Einzige, worauf E-Auto-Käufer schauen sollten – aber der Reihe nach.

Der VW ID.5 ist die zwei Zentimeter flachere Crossover-Ableitung des SUV-artigeren ID.4, im Interieur identisch, gebaut ebenfalls im Werk Zwickau. Die ersten Exemplare kamen im Mai zu den Kunden. Der Kia EV6 ist bei uns seit Oktober 2021 erhältlich; er teilt sich die 800-Volt-

E-Technik (üblich sind sonst 400 Volt) mit dem Hyundai Ioniq 5.

Wer im hartkunststofflastigen VW Platz nimmt, schaut gern gleich noch mal auf die Rechnung – um den Testwagenpreis von 65.000 Euro wirklich glauben zu können. Im Kia wirken Materialwahl und Verarbeitung solider, vor allem im Fond.

Die Koreaner haben den langen Radstand und die 1,88 Meter Breite des stattlichen EV6 genutzt und ihm einen Fond-Fußraum mitgegeben, in dem man ein Fußballspiel austragen könnte. Leider sitzen die Fondpassagiere nur auf 33 Zentimeter Höhe über dem Boden, also arg tief. Für Menschen mit langen Beinen heißt das: Knie fast auf Brusthöhe. ▶



STAU-FÜHRUNG

Das Navi mit Echtzeit-Verkehrsmeldungen, Verkehrszeichen-erkennung und wacher Sprachbedienung zählt zu den Stärken des Kia, ohne Aufpreis.

Im VW sitzen Fondpassagiere auf 36 Zentimeter Höhe bequemer. Es sei denn, man ist über 1,90 Meter groß, dann wird es im ID.5 knapp mit der Kopffreiheit.

Der Kofferraum im VW schluckt mit 549 bis maximal 1.561 Liter spürbar mehr als der im EV6, hier sind es 490 bis 1300 Liter. Und der Kia leistet sich eine Detailschwäche: Die Verzurrösen sind aus Kunststoff und an der Innenverkleidung befestigt – beim VW sind sie aus Metall und am Blech befestigt.

Kia hat die Bedienung konventionell gestaltet, mit vielen physisch vorhandenen Knöpfen, schönen, gut ablesbaren Instrumenten und logischen Multimedia-Menüs. Klappt gut.

So lässt sich etwa der Dimmer ohne jede Sucherei in irgendwelchen Menüs einstellen. Doch perfekt ist auch das Kia-Cockpit nicht: Die Bedieneleiste ist mit Heizung/Klima und Navi doppelt belegt, per Taste umschaltbar. Wer hier irgendwas sucht oder einstellen will, legt dabei gern die Hand ab – und schaltet mit dem Handballen versehentlich die Sitzheizung ein. Im Hochsommer.

Kein Vergleich aber mit dem ID.5. Hier ist es weit gewöhnungsbedürftiger, hier sind viele Funktionen im Touchscreen in der Mitte zusammengefasst, die Menüs unübersichtlich und schlecht strukturiert. Dazu kommen die seltsamen Sensorfelder – Slider – für Temperatur und Lautstärke. Die machen uns schnell nervös: Nie tun sie exakt das, was man will, und der Laut/leise-Slider ist auch noch unbeleuchtet und erfordert Hinsehen. Fortschritt ist das nicht.

Sogar den Startknopf hat VW noch abgeschafft. Schlüssel in der Tasche reicht, Platz nehmen, Bremse treten. Fahrstufe D einlegen, und er summt los. Der Kia lässt sich konventionell via Startknopf wecken – und ▶



KIA EV6
Großes Kino: Die zwei 12,3 Zoll großen Displays kommen mit schöner Grafik und liefern jede Menge Infos. Touchscreen rechts mit klaren Menüs und logischer Struktur.



▶ **Doppelt belegte Tastenleiste für Navi und Klima:** Beim Bedienen schaltet man oft ungewollt die Sitzheizung an.

◀ **Sitze mit Lordosenstütze – reisetauglich.** Bezug aus recycelten PET-Flaschen, Leder gibt's nicht.

▶ **Im Kia gibt es noch viele echte Tasten und Regler,** auch die am Lenkrad sind gut bedienbar.



Viel Fußraum und Kopffreiheit im Kia-Fond, zu tiefe Sitzposition.



gibt in diesem Vergleich den Sportler. Der drehmomentstarke Stromer (605 Nm) tritt uns beim Beschleunigen heftig ins Kreuz, die zwei E-Motoren reißen das 2,1 Tonnen schwere Gefährt – der VW wiegt sogar 2.275 Kilogramm – in sehr schlanken 5,2 Sekunden von null auf 100 km/h. Das geschieht mit derartiger Wucht, dass Beifahrern schnell mal übel wird. Und es verführt – die Versicherungstarife sind entsprechend hoch.

Auch der VW (460 Nm Drehmoment) ist kein Langweiler, beschleunigt aber eher sanft-nachdrücklich, erledigt den Spurt auf 100 km/h in 6,4 Sekunden. Das Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern (im Paket 1.150 Euro) geht VW-typisch eher ausgewogen als sportiv zu Werke.

Der Kia hingegen lässt seine Insassen nie im Unklaren über den Straßenzustand. Lange Wellen steckt er ähnlich gut weg wie der VW, federt aber auf kurzen Unebenheiten herber. Dazu passt die Kia-Lenkung mit ihrem festeren Handgefühl, leider auch mit etwas synthetischem Gesamteindruck. Und auf unserer Test-Rumpelstrecke wirkt der Kia solider als der VW, der doch gelegentlich knistert.

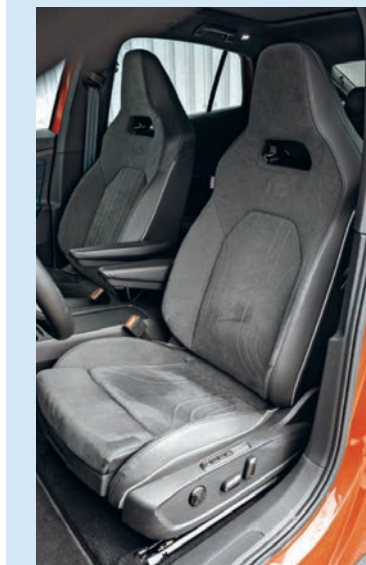
Während der Spurhalteassistent beim VW gern dezent im Hintergrund agiert, korrigiert und zupft das Kia-System ständig am Lenkrad herum. Nervig, da fehlt Feinschliff. Im VW hingegen laden Travel Assist und Lane Assist nicht zum Abschalten ein und entlasten tatsächlich.

Beim Blick unter die Fronthaube beeindruckt der Kia mehr: Gehalten von Gasdruckdämpfern statt Haltestab im VW, verfügt die Haube sogar über eine Dämmmatte – bei einem Elektroauto! Der Kia bietet in einem Plastikgebilde, das aussieht wie die Motorabdeckung eines Verbrenners, ein Geheimfach – einen Mini-Frunk, der das Ladekabel aufnehmen kann.



VW ID.5 GTX

Fahrstufen-Drehwähler oben am kleinen Display im BMW-i3-Stil. Cockpit fast ohne echte Tasten, laut/leise über nervösen, unbeleuchteten Slider.



► Elektrische Vier-Wege-Lordosenstütze (ergo Active) mit Massagefunktion, im 2.266-Euro-Paket.



◀ Angenehme, genügend Seitenhalt bietende Sitze in der GTX-Version. Kopfstützen nicht einstellbar.



► Die Sensortasten tun selten, was der Fahrer will. Das haptische Feedback ist nicht eindeutig.



Höhere Sitzposition im VW-Fond, die Kopffreiheit ist im ID.4 höher.





32-2022 / 11.08.2022

VERGLEICHSTEST · Kia EV6, VW ID.5 GTX

FahrzeUGDaten

Table with columns: MODELL, KIA, VW. Rows include Motor Bauart, Spitzenleistung, Dauerleistung, Systemdrehmoment, Höchstgeschwindigkeit, Getriebe, Antrieb, Bremsen, etc.

* kombiniert nach WLTP-Norm; ** Breite mit Außenspiegeln; *Angaben korrekt zum Zeitpunkt des Tests, inzwischen gibt VW bis zu 170 kW an (30 Minuten Ladezeit für 5 bis 80 Prozent SoC).

Table with columns: KOSTEN/GARANTIE, KIA, VW. Rows include Abgasnorm, Steuer pro Jahr, Typklassen, etc.

Table with columns: MESSWERTE, KIA, VW. Includes 'TANKE' logo. Rows include Beschleunigung, Zwischenspur, Leergewicht, etc.

Table with columns: PREISE/AUSSTATTUNG, KIA, VW. Rows include Modell, Grundpreis, Testwagenausstattung, etc.

S = Serie; N = nicht lieferbar; Z = Zubehör; * inklusive GT-Line-Ausstattung 6.000 Euro, Wärmepumpe 1.000 Euro, Paket Assist+ 1.790 Euro und 20-Zoll-Bereifung 490 Euro; ** inklusive Wärmepumpe 990 Euro, Infotainment-Paket Plus 1.790 Euro, Sportpaket Plus (DCC, Progressivenkung) 1.150 Euro, Interieur Top Sport Plus 3.270 Euro und 21-Zoll-Mischbereifung 1.015 Euro

VW mit mehr Zuladung Der ID.5 hat nicht nur den größeren Kofferraum (549-1.561 Liter, Kia 490-1.300 Liter), er darf mit 475 Kilo auch mehr einpacken als der Kia (429 kg).

Kia teuer in der Versicherung Die Versicherer haben den rasanten Kia-Stromer bei der Vollkasko in Typklasse 26 eingestuft, teurer als die Typklasse 21 des VW.

WERTUNGEN

Table with columns: KAROSSERIE, Punkte max., KIA, VW. Rows include Platzangebot, Raumgefühl, Variabilität, etc.

Table with columns: KOMFORT, Punkte max., KIA, VW. Rows include Einstieg, Sitzposition, Federung, etc.

Table with columns: ANTRIEB, Punkte max., KIA, VW. Rows include Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit, etc.

Table with columns: FAHRDYNAMIK, Punkte max., KIA, VW. Rows include Fahrsicherheit, Lenkung, etc.

Table with columns: CONNECTED CAR, Punkte max., KIA, VW. Rows include Telefon, Navigation, etc.

Table with columns: UMWELT, Punkte max., KIA, VW. Rows include Außenabmessungen, Leergewicht, etc.

PLATZIERUNG EIGENSCHAFTSWERTUNG

1. 2.

Table with columns: KOSTEN, Punkte max., KIA, VW. Rows include Preis, Wiederverkauf, etc.

Table with columns: PLATZIERUNG, Preis in Euro, Preis pro Wertungspunkt in Euro, PREIS-LEISTUNGS-SIEGER

* ermittelt von Schwacke



DER EV6 LÄDT VON FAST NULL AUF 80 PROZENT IN 18 MINUTEN

Der Kia brilliert dann vor allem an der Ladesäule, wo er mit bis zu 240 kW lädt und damit klar schneller als der VW mit 135 kW (inzwischen gibt VW 170 kW an). Von fast leer auf 80 Prozent Batterieladung dauert

beim EV6 etwa 18 Minuten, beim VW eine Viertelstunde länger. Und der Kia EV6 blieb im Test sparsamer, verbrauchte 23 kWh/100 km, Ladeverluste eingerechnet, der VW 25,7 kWh/100 km. Nett: Der Kia kann via Adapter auch einen Elektrogrill oder ein TV-Gerät mit Strom versorgen. Im Test kam

▲ Während der VW eher nachdrücklichsanft beschleunigt, tritt der Kia seinen Insassen auf Wunsch sehr heftig ins Kreuz.

◀ Sieht wie eine Motorabdeckung aus, ist aber ein Geheimfach unter der Kia-Haube.

◀ VW könnte mal aufräumen unter der Fronthaube, um Platz zu schaffen für einen Frunk.

der EV6, wie gesagt, 390 Kilometer weit, der ID.5 GTX 365. Wenn es nur nicht so schwierig wäre, den Kia anständig zu bewegen und nicht über die Stränge zu schlagen ...

Die Laderaumkapazität und der kleinere Wendekreis sind Stärken des ID.5 GTX. Man muss in sein Design aber schon verliebt sein, um für ein zwei Zentimeter flacheres Dach und ein Spoilerheck 3.200 Euro mehr auszugeben als für den etwas kastigeren ID.4.

Trommelbremsen hinten sehen beim VW nach recht riskanter Sparmaßnahme aus – die Bremswerte geben aber keinen Anlass zur Kritik. Nur: Der Kia bremst noch besser. Und er entscheidet diesen Vergleich vor allem an der Ladesäule für sich. Reichweite ist eben nicht das einzige Kriterium; erst hohes Ladetempo macht einen Stromer reisetauglich. Rennen werden ja auch oft an der Box entschieden.

Eher für Geduldige: Die Lieferzeiten liegen beim VW ID.5 um die zwölf Monate, beim Kia bei 12 bis 15 Monaten.

Rolf Klein, Berend Sanders ■

PLATZIERUNG



1. 577 Punkte

Kia EV6 Mit der 800-Volt-Technik bereits eine Generation weiter. Lädt extraschnell. Heftiger Antritt – eine Art Porsche Taycan fürs halbe Geld.



2. 570 Punkte

VW ID.5 GTX Fahrwerk und Lenkung ausgewogen, Materialgüte wird dem Preis nicht gerecht. Gut: Zuladung, kleiner Wendekreis.

FAZIT

In zwei Punkten hängt der Kia den VW deutlich ab: bei der Ladegeschwindigkeit und bei den Garantien. Der VW ist im Kapitel Connected Car etwas weiter, erweckt aber nach bereits jetzt zahlreichen Updates den Eindruck, als sei er etwas zu früh auf den Markt gekommen.



Fotos: Olaf Irnich

KIA MACHT'S WIE PORSCHE



Durchgezogenes Leuchtenband, ausgestellte, riesige Radhäuser. EV6, you sexy thing!

zum Tippen oder Wischen. Der Clou: Sie haben dieses Touchpad doppelt belegt. Oben klicken, dann steuerst du Multimedia, unten drücken, dann ist es die Heizung, und der Lautstärkeknopf wird zum Warm-Kalt-Regler.

Am 23. Oktober war Händler-Premiere, über 1.000 EV6 sind schon vorbestellt, meist ist es der 325-PS-Wagen für knappe 53.000 Euro. Ganz schön viel Geld, deshalb müssen wir zum Schluss doch noch mal drüber reden. Ja, in der Basis ist alles drin, was du willst: Navi mit Echtzeit-Verkehr und guter Sprachbedienung, LEDs vorn und hinten, Zweizonen-Klima, Sitz- und Lenkradheizung, Rückfahrkamera und Parkpiepser. Dann wollten wir die Aluräder eine Nummer größer, also für 490 Euro extra lieber 20-statt 19-Zöller, aber dafür müssten wir fünf weitere Ausstattungspakete für insgesamt 7.870 Euro wählen, also richtig viel Geld in die Hand nehmen. Tja, Kia macht's eben wie Porsche ...

Andreas May ■

Dank 800-Volt-Bordnetz in weniger als 20 Minuten auf 80 Prozent geladen! Der neue Kia EV6 hat das, was wir am Porsche Taycan lieben.

Wir müssen über Geld reden. Der neue Kia EV6 kostet in der günstigsten Variante mit 170 PS und kleinem 58-kWh-Akku 44.990 Euro und ist damit mehr als 6.000 Euro teurer als ein vergleichbarer VW ID.4. Kia teurer als VW! Und Sie fragen sich: Ist er das wert?

Auf die Frage gibt es eine subjektive und eine objektive Antwort. Beginnen wir mit persönlichem Befinden und Antwort 1: Gucken Sie sich doch mal diese Karosse an, ein 4,68-Meter-Crossover, riesige Radhäuser, durchgezogenes Leuchtenband hinten, versenkte Türgriffe, die erst bei Annäherung ausfahren. Ein bisschen sieht der Kia EV6 aus, als hätte jemand heimlich die Designstudie durchgewinkt, wirkt eher wie ein hoher Shooting Brake denn wie ein SUV, man muss ihn einfach lieben. Antwort Nummer 2 ergibt sich aus den blanken Zahlen: Dank 800-Volt-Netz lädt der Koreaner (fast) so schnell wie der Porsche Taycan; er saugt an der Schnellladesäule Strom mit der Macht von 240 kW. Oder anders: In 18 Minuten kommt der Akku von 5 auf 80 Prozent, bei VW dauert das doppelt so lange!

Für unsere erste Testfahrt schnappen wir uns den EV6 mit großer 77,4-kWh-Batterie, 229 PS und Heckantrieb, macht 4.000 Euro Aufpreis, also 48.990 Euro. Der Allradler mit 325 PS käme sogar 7.900 Euro teurer als die Basis, und er stro-

mert wegen Mehrleistung und Mehrgewicht 22 Kilometer kürzer als der 229-PS-Kia, der je nach Gasfuß bis zu 528 Kilometer weit kommen soll.

528 Kilometer! Ganz so weit sind wir bei unserer Runde natürlich nicht gefahren, hätten wir auch gar nicht geschafft, so viel Spaß machen Beschleunigen und Kurvenrübern. Dass so ein E-Auto sofort Punch hat, wenn der Fuß auf dem Gaspedal andockt, wissen wir, in diesem Fall geht die Post in 7,3 Sekunden ab auf Tempo 100. Dass so ein Zwei-Tonnen-Koloss sich so handlich und nahezu ohne Wankbewegungen durch die Kurve scheuchen lässt, erstaunt dagegen immer wieder aufs Neue. Sie haben alles am

Beim EV6 als Hecktriebler ist der Motor auf der Hinterachse. Dann fasst der Frunk 52 Liter.

EV6 straff ausgelegt, Fahrwerk, Lenkung, im Sportmodus auch die Gaspedal-Kennlinie. Wenn du es darauf anlegst, kommt dir das Auto in jeder Situation eine Nummer kleiner vor, also beim Fahren. Beim Platzangebot kann davon keine Rede sein. 2,90 Meter Radstand! Davon profitieren vor allem die Passagiere hinten, sie können die Beine über Kreuz schlagen, ihr Handy via Kabel mit dem Vordersitz oder der Mittelkonsole verbinden oder die 220-Volt-Dose nutzen. Sechs Ladebuchsen haben wir gefunden. Dieser

Kia hat mehr Anschlüsse als Sitzplätze!

Apropos Hightech. Vorn ein riesiges Display wie bei Mercedes mit zwei Monitoren, einen (ohne Touch) für Tacho und Fahrinfos, einen (mit Touch) für Multimedia, darunter und nicht verschachtelt in irgendeinem Multimedia-Menü Kurzwahl-tasten für Klima und Heizung, daneben ein richtiger Lautstärke-regler zum Drehen und nicht



KIA EV6
77,4 kWh RWD
229 PS Leistung
504 - 528 km Reichweite
ca. 18 Min. bis 80 % Ladezeit

DATEN

Motor:	Elektro
Batteriekapazität:	77,4 kWh
Systemleistung:	168 kW (229 PS)
max. Drehmoment:	350 Nm
Antrieb:	Hinterrad/Eingangsgelände
L/B/H:	4.680/1.880/1.550 mm
Leergewicht:	1.985 - 2.085 kg
Kofferraum:	520 (+52) - 1.300 l
0 - 100 km/h:	7,3 s
Höchstgeschwindigkeit:	185 km/h
Verbrauch (kombiniert):	16,5 - 17,2 kWh
Abgas CO ₂ :	0 g/km
Preis ab:	48.990 Euro

FAZIT

Der neue Kia EV6 ist kein Sonderangebot, aber sein Angebot ist Sonderklasse. Er lädt doppelt so schnell wie die VW-Konkurrenz, fährt sportlich-straff, hat richtig viel Platz. Das derzeit beste E-Auto in dieser Preisklasse.

Urteil



Die Kommandozone besteht aus einem laaangen Breitband-Kino mit Touchdisplay in der Fahrzeugmitte sowie Kurzwahl-tasten und Lautstärke-regler darunter.



Platzangebot hinten? Extra-klasse! Dank 2,90 Meter Radstand üppige Beinfreiheit.



Der Kofferraum, ewige Weiten: 520 Liter Volumen, bei umge-legter Rückbank 1.300 Liter.

★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft



SCHNELLSTER VEGANER VON SEOUL

Kia EV6: schickes Design, Hightech vom Feinsten und flott an der Ladesäule - das alles zum Kampfpfeis.

Schnellladen mit 225 kW, 800-Volt-Technologie und Augmented Reality im Head-up-Display: Nein, wir sprechen hier nicht über den neuesten Elektro-Turbo-Porsche mit Hightech vom Feinsten zum Preis ab 100.000 Euro, sondern von der Basisversion eines günstigen Koreaners.

Mit dem EV6 beginnt bei Kia eine neue Ära, basierend auf E-GMP (Electric Global Modular Platform). Bis 2026 folgen weitere zehn batteriebetriebene Modelle, allesamt vom Design-Großmeister Luc Donckerwolke entworfen. Mit der neuen Kia-Philosophie „Opposites United“ (Gegensätze vereint) gewann der futuristisch-stylische Kia mit dem abfallenden Coupédach gleich nach seiner deutschen Marktpremiere den Premium-Preis beim Wettbewerb „German Car of the Year“.

Ebenfalls nicht proportional zum Preis sind die Platzverhältnisse in der viertürigen Crossover-Limousine. Denn neben der ansprechenden Optik sind diese ebenfalls premium, wie man sofort beim Hineinsetzen bemerkt. Auf allen fünf Plätzen gibt es erstaunlich viel Raum, dem Radstand von 2,90 Meter sei es gedankt. Auch Kia setzt auf den veganen Innenraum, Tierhäute gibt's hier nicht, die Materialien sind allesamt aus recyceltem Kunststoff. Auch die Sitzbezüge, wahlweise in Leder- oder Wildlederoptik. Skeptisch überprüfe ich die Haptik und bin überrascht, wie hochwertig sich das Ganze anfühlt.

VIEL GEPÄCK? KEIN PROBLEM Zwei große Hartschalenkoffer und einen Trolley muss ich heute von A nach B transportieren, kein Problem, denn mindestens 490 Liter Gepäck passen hinter die zweite Sitzreihe. Wenn man diese umklappt, werden es bis zu 1.300 Liter. „Frunk“ nennt sich der zusätzliche Stauraum unter der vorderen Haube, hier passen bei unserem Test-Hecktriebler weitere 52 Liter hinein. Bei der Allradversion sind es

nur 20 Liter. Eine praktische Neuheit ist die „Vehicle to Load“-Funktion. Hier kann an einer handelsüblichen Schukosteckdose die Espressomaschine oder ein Fernseher angeschlossen oder auch ein anderes Elektrofahrzeug aufgeladen werden.

Der Kia EV6 selbst lädt seine Batterien an einer High-Power-Charging-Säule in nur 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent. Im Citymodus kommt man damit rund 460 Kilometer weit. Wer nur für weitere 100 Kilometer laden möchte, ist nach weniger als fünf Minuten wieder auf der Straße. Die Bedienung über die großen, gewölbten Panoramadisplays funktioniert logisch und selbstklärend, auch wenn man noch nie zuvor in einem Auto der Marke Kia saß. Drei Fahrmodi stehen zur Wahl: Eco, Normal und Sport. Die Fahrleistungen mit 58 kWh sind zwar nicht wirklich Porschelike - aber für ein Elektrofahrzeug in dieser Preisklasse überdurchschnittlich gut.

Wolfgang Wieland ■

DATEN

KIA EV6 RWD

Antrieb:	E-Motor Heckantrieb
Leistung:	125 kW/170 PS
L/B/H:	4,68 x 1,88 x 1,55 m
Höchstgeschwindigkeit:	185 km/h
0 - 100 km/h:	8,5 Sekunden
Reichweite:	max. 394 km*
Preis:	ab 44.990 Euro

*im Citymodus: max. 578 km



Tierfrei: Der Kia EV6 ist mit recycelten Kunststoffen ausgestattet.



Luxuriös: Im Fond gibt's enorm viel Fußraum und eine hochwertige Rückbank.

Facettenreich: Je nach gewähltem Fahrmodus ändern sich die Anzeigen.



Kia bringt mit dem EV6 seinen ersten Stomer einer reinen Elektro-Plattform auf den Markt und setzt dabei auf die Reize einprägsamer Formen und des 800-VOLT-Bordnetzes. Dem ersten Test stellt sich das aktuelle Topmodell mit 239 kW und Allradantrieb.

Ein kopfverdrehtes Design schafft Aufmerksamkeit, doch der neue Kia hat weit mehr zu bieten als eine auffällige Hülle. Denn auch mit dem, was sich darunter verbirgt, spielt der EV6 in der höchsten Liga unter den Vollelektrikern – trotz halbwegs bezahlbarer Preise.

Kia nutzt ein 800-Volt-Bordnetz, das eine Ladeleistung von bis zu 240 Kilowatt ermöglicht. Will heißen: Angedockt an CCS-Lader, die sich insbesondere an den Autobahnen befinden, ist der Energiespeicher (77,4 kWh) laut unseren Messungen nach 16 Minuten wieder zur Hälfte voll. Zehn Minuten später sind schon 80 Prozent der Zellen wieder gefüllt. Freie Ladesäulen lassen sich per Navi leicht finden. Geht die Kapazität gen fünf Prozent, schlägt der Kia kräftig Alarm, reduziert die Motorleistung und empfiehlt nachdrücklich einen Ladestopp. Bezogen auf den Testverbrauch von 30,6 kWh kommt der mattgraue, mit der Kraft zweier E-Motoren (vorn 74 kW; hinten 165 kW) überaus kräftige Kia immerhin auf eine Reichweite von 251 Kilometern. Voll geladen schafft der EV6 auf der Elektro- runde mit gezügeltem Fahrstil sogar 384 Kilometer. Angesichts seiner Kräfte sind das noch akzeptable Werte. Darüber hinaus kann der Fahrer den Energiehaushalt selbst verwalten. Via Lenkradpaddel stehen vier Re- kuperationsstufen zur Wahl, vom freien Rollen bis hin zum One-

Pedal-Fahren. Hier verzögert der Kia sehr stark und bis zum Stillstand. Oder man wählt den Auto-Modus und überlässt dem EV6 die passende Verzögerung. Das kann er gut, auch ohne aktive ACC.

VIEL RAUM FÜR DIE INSASSEN, WENIG FÜR GEPÄCK

Wie bei elektrisch betriebenen Autos mit eigener Plattform üblich, fällt das Raumangebot sehr üppig aus. Bei der Beinfreiheit im Fond bietet der 4,7 Meter lange Kia mit 86 Zentimetern laut unseren Messungen nach 16 Minuten wieder zur Hälfte voll. Zehn Minuten später sind schon 80 Prozent der Zellen wieder gefüllt. Freie Ladesäulen lassen sich per Navi leicht finden. Geht die Kapazität gen fünf Prozent, schlägt der Kia kräftig Alarm, reduziert die Motorleistung und empfiehlt nachdrücklich einen Ladestopp. Bezogen auf den Testverbrauch von 30,6 kWh kommt der mattgraue, mit der Kraft zweier E-Motoren (vorn 74 kW; hinten 165 kW) überaus kräftige Kia immerhin auf eine Reichweite von 251 Kilometern. Voll geladen schafft der EV6 auf der Elektro- runde mit gezügeltem Fahrstil sogar 384 Kilometer. Angesichts seiner Kräfte sind das noch akzeptable Werte. Darüber hinaus kann der Fahrer den Energiehaushalt selbst verwalten. Via Lenkradpaddel stehen vier Re- kuperationsstufen zur Wahl, vom freien Rollen bis hin zum One-

Damit hier groß gewachsene Insassen nicht an den Dachhimmel stoßen, müssen sie die verstellbare Lehne maximal neigen. Die Rückbank selbst ist im Gegensatz zum Hyundai nicht längsverschiebbar. Das Stauvolumen des Kofferraums hält sich mit 480 bis 1.300 Litern in Grenzen. Große Koffer oder gar sperrige Kinderwagen passen wegen des Designs jedoch nicht ins Heck, als Gepäck eignen sich eher knautschige Taschen, Tüten oder Rucksäcke.

Immerhin lässt sich die Kofferraumabdeckung unter dem Ladeboden verräumen. Vorne unter der prächtigen Motorabdeckung versteckt sich ebenfalls ein Fach, das bei der Allradversion aber nur 20 Liter fasst. Für ein Ladekabel ist das zu wenig. Anders bei den Vari-

anten mit Heckantrieb, hier passen 52 Liter darunter.

Nun aber alle Klappen zu; auf den Startknopf drücken, Drehknopf auf „D“, Fahrmodus auf „Sport“ und volle Kraft voraus. 605 Nm liefern die permanenten Synchronmotoren im Verbund. Natürlich saust der 2,1 Tonnen schwere Kia EV6 mit hoher Traktion fix davon. 50 km/h? In zwei Sekunden erreicht. 100 km/h? Nur 5,3 Sekunden. Darüber hinaus fehlt es ebenso wenig an Schub, nur die Höchstgeschwindigkeit ist auf 185 km/h begrenzt. Dabei fällt auf, wie ruhig der EV6 bei hohem Tempo bleibt. Das liegt nicht nur an den leise surrenden Motoren, Kia setzt zudem auf Front- und Seitenscheiben aus Akustikglas.

SOLIDER FAHRKOMFORT UND REIZVOLLES HANDLING

Von den 20 Zoll großen Rädern ist ebenso wenig zu hören. Überhaupt gibt sich der Kia an gemessenen komfortabel. Ist er bis 50 km/h noch etwas ruppig im Anfedern, so steigert sich der Federungskomfort bei höherem Tempo deutlich. Zudem fühlt sich das eingebaute Mobiliar nicht nur fein an, es ist auch bequem. Langen Trips steht wenig entgegen.

Doch der Kia kann auch anders. Denn hinten sitzt der kräftigere Motor, und wer die Power geschickt (oder ungeschickt) nutzt, driftet schon mal quer zur Fahrtrichtung. Die Lenkung

ist weder bissig noch extrem präzise, liefert aber genug Rückmeldung und stört auf der Autobahn nicht mit nervösen Reaktionen. Nervöser macht da eher der adaptive Tempomat. Warum? Insbesondere in Baustellen mit mehreren Tempolimits hintereinander (etwa von 80 runter auf 60 km/h) erkennt die Kamera nicht zuverlässig alle Schilder. Wer nicht aufpasst, wird in engen Trassen gar zum Rechtsüberholer, da der Kia andere Pkw zwar erkennt und bei Spurwechseln klasse warnt, sie auf gerader Strecke aber ignoriert. Schade auch, dass sich das gelungene Head-up-Display und die Assistenzsysteme nur in einer gut versteckten dritten Menü-Ebene aktivieren oder deaktivieren lassen. Das mindert die Freude am ansonsten allumfassenden Infotainment, das bei allen EV6 im Preis inbegriffen ist.

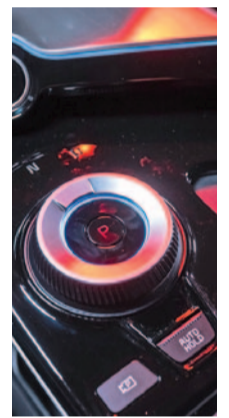
Preis? Stimmt – die Info fehlte noch. 52.890 Euro verlangt Kia für diesen EV6. Mindestens. Selbst abzüglich der Förderung bleibt er also teuer. Kleiner Trost? Mit Heckantrieb ist er günstiger (ab 44.990 Euro) und sparsamer. Michael von Maydell ■

FAZIT

Schnell beim Laden und stark auf der Straße – damit überzeugt der komfortable Kia EV6 auch auf langen Strecken. Manko? Sein hoher Preis und eher wenig Stauraum.



Spannend: Via 230-Volt-Adapter versorgt der EV6 externe Elektrogeräte mit Energie.



Zentral: Startknopf und Wählrad in der Mitte.



Bemerkenswert: Ansprechendes Cockpit mit gekrümmten Monitoren und breiter Konsole.

KIA EV6: KLASSENSIEGER BEI „GERMAN CAR OF THE YEAR 2022“

Auch bei der Wahl zum „Car of the Year“ ist der Kia EV6 am Start.

■ **Auszeichnung:** In der Kategorie „Premiumwagen bis 50.000 Euro“ wurde der Kia EV6 Ende Oktober 2021 zum „German Car of the Year 2022“ gekürt. Eine 20-köpfige Jury aus Motorjournalistinnen und Motorjournalisten ermittelte die Preisträger in fünf verschiedenen Kategorien ausschließlich unter Neuvorstellungen der vergangenen zwölf Monate. Mit Kia EV6, Audi e-tron („Luxuswagen ab 50.000 Euro“) und Hyundai Ioniq 5 („Alternativer Antrieb“) sind drei der fünf Klassensieger reine Elektromobile. Der Sieg bei den „Kompaktwagen bis 25.000 Euro“ ging an den Peugeot 308 und der Porsche 911 GT3 gewann in der Kategorie „Sportwagen“.

Bei der Wahl für 2022 zum „Car of the Year“, der als der begehrteste Preis der Automobilindustrie gilt und seit 1964 verliehen wird, steht der Kia EV6 ebenfalls am Start. Unter den sieben Finalisten, die eine internationale Jury aus 61 Fachjournalistinnen und Fachjournalisten aus ganz Europa gewählt hat, findet sich keine einzige deutsche Marke. Sechs von Ihnen sind reine Elektrofahrzeuge. Nominiert wurden Kia EV6, Cupra Born, Mustang Mach-E, Hyundai Ioniq 5, Peugeot 308, Renault Mégane E-Tech und Skoda Enyaq. Bei ausgiebigen Testfahrten wird schließlich der Gesamtsieger ermittelt, der am 28. Februar 2022 bekanntgegeben wird.



Was fällt mehr auf bei der Ansicht von hinten: Rückleuchten, Spoiler oder die Form generell?



Wenig zu laden: Je nach gewähltem Soundsystem fasst der Kofferraum 480 oder 520 Liter.



Vegan: Bequeme Sitze im Kia EV6 in Wildlederoptik.

Fotos: Hans-Dieter Sauter



STROMLINIEN-FORM

Neues Elektro-Auto mit schickem Design: Der Kia EV6 mit 800-Volt-Technik schnürt ein vielversprechendes Paket.

Es hat eine Weile gedauert, bis die E-Mobilität so richtig in Schwung gekommen ist, doch jetzt folgt ein spannendes Auto nach dem anderen. Jüngstes Angebot von Kia ist das Crossover-Modell EV6, dessen elegant geschwungenes Design dezent an die Formen eines Aston Martin erinnert. Neugierig? Wir auch.

Der EV6 baut wie der Konzern-Kollege Hyundai Ioniq 5 auf der neuen E-GMP-Architektur (Electric Global Modular Platform) auf – inklusiver zukunfts-sicherer 800-Volt-Technik.

Weil der geringe Bauraum der Antriebskomponenten konsequent umgesetzt wurde und das Akku-Paket mit 77,4 kWh Energiegehalt platzsparend im Wagenboden unterkommt, offeriert der knapp 4,70 Meter lange Kia ein gutes Raumangebot für Passagiere und Gepäck. Jedoch engen die hoch im Auto montierten Sitze die Kopffreiheit von Fahrer und Beifahrer ein. Im Fond gibt es indes genug Platz, um zu dritt nebeneinander sitzen zu können, und dank des Radstands von 2,90 Metern ist auch die Kniefreiheit üppig.

Das Gepäck verschwindet im Kofferraum (490 bis 1.300 Liter), und Kleinteile oder Ladekabel passen in den 20 Liter großen Frunk – den Stauraum unter der vorderen Haube. Bei EV6-Varianten mit reinem Heckantrieb ist der Frunk sogar noch etwas größer (52 Liter).

INTELLIGENTER ALLRAD MIT ZWEI GETRENNTEN MOTOREN

Doch unser Testwagen verfügt über das 7.900 Euro teure Antriebs-Upgrade, das ihm neben dem Allrad auch zu 325 PS Systemleistung verhilft. Damit sprintet der EV6 erwartungsgemäß rasant los, lässt auf der Autobahn aber jenseits der Richtgeschwindigkeit auch wieder spürbar nach. Die Spitze wird ohnehin elektronisch auf 185 km/h begrenzt. Dafür brilliert der EV6 mit spontanem Anzug und einem traktionsstarken Allrad, der die Vorderräder erst im Bedarfsfall, dann aber unmerklich und blitzschnell zuschaltet.

Je nach Fahrmodus legt der Kia zudem ein ausgesprochen agiles Handling an den Tag und folgt willig den Lenk- und Beschleunigungsimpulsen des Fahrers – sicher ein Verdienst der feinfühlig abgestimmten Feder-Dämpfer-Einheiten, die ihre Wirkungsrate frequenzselektiv anpassen können: Bei gleichförmiger Anregung, wie sie etwa durch Querkräfte in Kurven entsteht, ist das Fahrwerk präzise und straff, bei schnellen Schwingungsimpulsen wie beim Fahren über Kopfsteinpflaster erfreut das Setup mit Nachgiebigkeit. Gut auch: Die Bremse arbeitet ohne störenden Übergang von Rekuperation zu hydraulischer Verzögerung und packt stets kraftvoll zu. Mit der zulässigen Anhängelast von bis zu 1,6 Tonnen



Flache Heckscheibe ohne Wischer.

sollte der Kia EV6 daher keine Mühe haben. Die versprochene Reichweite (484 km) haben wir bei herbstlicher Witterung zwar nicht erreichen können, doch mit 344 km bei durchschnittlicher Fahrweise und mehr als 400 km bei betont ökonomischer Fahrt ist der EV6 gut aufgestellt – zumal er mit bis zu 240 kW (DC) schnell aufladen kann. **Martin Urbanke** ■



FAZIT

Die gefällige Form hinterlässt einen guten ersten Eindruck. Bei näherer Betrachtung punktet der Kia EV6 zudem mit 800-Volt-Technik als Basis für kurze Ladezeiten. Das Fahrwerk glänzt mit Agilität und Komfort gleichermaßen, das Raumangebot ist gut.

CONNECTIVITY

Von Haus aus präsentiert sich der EV6 mit einem zeitgemäßen Infotainment-System samt DAB-Empfang, Bluetooth-Telefonie, Apple CarPlay und Android Auto. Auch ein Navi mit Verkehrsinfos in Echtzeit, sieben Jahren Karten-Updates und Assistenz bei der Suche verfügbarer Ladestationen sind Standard. Optional: kabellose Ladestation fürs Smartphone, Meridian-Soundsystem, Augmented Reality und Parken per Fernsteuerung.



Futuristisches Digital-Cockpit mit einfacher Bedienlogik und klaren Informationen.

LADEN FAST SO SCHNELL WIE TANKEN

An der Stromsäule stellt der Kia EV6 alles in den Schatten – und den Verbrenner endgültig infrage. Ein Selbstversuch, der Eindruck macht.

Das ist ja fast so schnell wie Benzin tanken! Der neue Kia EV6 zieht innerhalb von 18 Minuten Strom für knapp 400 Kilometer. Adieu Verbrenner! Wer Kia, der Kia! Denn was die Südkoreaner mit diesem Elektroauto auf den Markt bringen, das ist im Augenblick zumindest konkurrenzlos. Technisch so gut wie ein Porsche Taycan, allerdings um die Hälfte billiger. Das Zauberwort heißt 800-Volt-Technik – nur sie ermöglicht so hohe Ladeleistungen.

Wir machen gleich die Probe aufs Exempel. Klassische Situation: Einkaufen im Supermarkt. Was für ein Glück, dass es hier auch einen Schnelllader gibt. Immerhin zieht der Kia bis zu 240 kW. Wir parken den Koreaner und holen Reiseproviant. Zehn Minuten später sind wir zurück. Die faustdicke Überraschung: In dieser kurzen Zeit hat der EV6 tatsächlich 35 kWh gezogen. Eine Reichweite von knapp 200 Kilometern. Nach diesem Praxistest sind wir auch geneigt, die offiziellen Ladezeiten zu glauben, wonach 80 Prozent Akku-Ladung schon in 18 Minuten erreicht werden. In knapp einer halben Stunde ist die Batterie ganz voll. Damit ist der EV6 langstrecken- und urlaubstauglich.

Zum Marktstart kommt der flotte Koreaner in drei Varianten. Heckantrieb, kleine Batterie (58 kWh), 170 PS – das ist die Basisversion für 44.990 Euro. Wenn man die Umweltprämie abzieht, bleibt ein Kaufpreis von 35.420 Euro. Wenig Geld für viel (Elektro-)Auto.

Aber ewig lockt die Leistung. Deshalb werden die wenigsten Kunden der Versuchung widerstehen können, ihren EV6 zu pimpen. Sinn macht zunächst einmal die größere Batterie mit 77,4 kWh, damit das E-Auto bis zu 528 Kilometer weit rollen kann. Dann schon mit 229 PS Leistung (Aufpreis 4.000 Euro). Bei der Allrad-Variante (Aufpreis 7.900 Euro) bringt der EV6 nicht nur noch mehr Power auf die Straße (325 PS), sondern liefert auch ein sattes Drehmoment von 605 Nm ab. All diese Varianten sind wegen des gleichen Grundpreises förderungswürdig im Sinne der Umweltprämie. Wer Fahrleistungen wie bei einem Sportwagen haben will (3,5 Sekunden von 0 auf 100), der muss Geduld aufbringen. Die GT-Version mit 585 PS kommt erst Ende 2022.

Perfekt für die große Landpartie: Der Kia EV6 bietet nicht nur ordentlich Reichweite, sondern lädt auch flott nach.

Optisch folgt der EV6 den derzeit aktuellen Designrends. Die Coupélinie gehört ja schon zum guten Ton. Hinten verfügt der EV6 über gleich zwei Spoiler. Einen am Dach und einem unter der Heckscheibe. Sieht ein bisschen nach Entenhausen aus. Das Platzangebot ist reichlich, auch auf den Rücksitzen. Allerdings müssen sich etwas größere Passagiere zum Einsteigen ein wenig falten.

Also wohnwagentauglich. Und der Strom für den Caravan ist schon mit an Bord. Der Koreaner kann nämlich nicht nur Ladung auftanken, sondern sie auch abgeben. Über einen Zusatzadapter, der über den Ladestecker gestülpt wird, bietet der Kia eine 220-Volt-Steckdose an. Entweder für den Wohnanhänger oder um sein E-Bike noch mal aufzufüllen, bevor es auf Mountainbike-Tour geht.



Innen bietet der EV6 futuristisches Digital-Design auf zwei Bildschirmen. Die Mittelkonsole schwebt dank des fehlenden Getriebes wie ein Ufo im Raum.

Und außerdem geht es neuerdings ja auch immer um viel Nachhaltigkeit. Bei der Ausstattung des Innenraumes wird das Material von genau 111 geschredderten PET-Flaschen verwendet, wie Kia stolz vermeldet. Eine besondere Erwähnung verdient das Leder im Koreaner – vegan hergestellt, was der künftigen Kia-Klientel wichtig zu sein scheint.

Praktisch ist der EV6 in vielerlei Hinsicht. Das fängt schon bei der Anhängelast an. Immerhin 1,6 Tonnen kann der EV6 mit der großen Batterie ziehen.



Über den Zusatzadapter: 220-Volt-Steckdose.

Das vielleicht wichtigste Ausstattungsfeature sollte man sich auf jeden Fall gönnen. Es ist ein virtueller Außenspiegel, der den toten Winkel rechts und links vom Fahrzeug filmt und die Bilder davon auf den Tachoschicht, sobald der Blinker bedient wird. Zusammen mit dem Totwinkelwarner ist das ein Assistent, der Leben retten kann. **Rudolf Bögel** ■

