

# EV6 in der Presse



## Kia EV6

[Kia macht's wie Porsche](#)

Auto Bild 41-2021 / 14.10.2021

Elektromotor, 125 kW, RWD (Strom, Reduktionsgetriebe);  
125 kW (169 PS): Stromverbrauch kombiniert

[Schnellster Veganer von Seoul](#)

Focus 50-2021 / 11.12.2021

16,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 0 g/km.

[Jetzt komm ich!](#)

Auto Straßenverkehr 26-2021 /  
24.11.2021

Elektromotor, 168 kW, RWD (Strom, Reduktionsgetriebe);  
168 kW (229 PS): Stromverbrauch kombiniert  
16,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 0 g/km.

[Kia EV6: Klassensieger bei „German  
Car of the Year 2022“](#)

Auto Zeitung 26-2021 /  
08.12.2021

Elektromotor, 239 kW, AWD (Strom, Reduktionsgetriebe);  
239 kW (325 PS): Stromverbrauch kombiniert  
17,2 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 0 g/km.

[Stromlinienform](#)

Auto Zeitung 26-2021 /  
08.12.2021

Elektromotor, 430 kW, AWD (Strom, Reduktionsgetriebe);  
430 kW (585 PS): Stromverbrauch kombiniert  
20,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 0 g/km.

[Laden fast so schnell wie Tanken](#)

Augsburger Allgemeine  
13.11.2021

Movement that inspires

# 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/Eingangsgetriebe
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 <sub>2</sub> :	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 umgelegter 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 selbsterklärend, 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.



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.

**E**in 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 angemessen 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, drifft 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.



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

**Facettenreich:** Je nach gewähltem Fahrmodus ändern sich die Anzeigen.



**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 Sautfert



### 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 Tachoschild, sobald der Blinker bedient wird. Zusammen mit dem Totwinkelwarner ist das ein Assistent, der Leben retten kann. **Rudolf Bögel** ■

