



Kia EV6 Earth (84 kWh)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (168 kW/229 PS)

KIA hält die Taktfrequenz weiter hoch: Bereits nach dreijähriger Bauzeit erhält das elektrische Mittelklasse-SUV EV6 eine umfassende Modellüberarbeitung, während der direkte VW-Konkurrent ID.4 bereits seit vier Jahren auf dem Markt und ein tiefgreifendes Facelift bislang nicht in Sicht ist. Von vorn ist der neue EV6 auf den ersten Blick an den nun optisch zweigeteilten LED-Scheinwerfern zu erkennen, zudem wurden Front- und Heckschürzen sowie die Felgen neugestaltet. Wichtiger für Interessenten eines E-Autos dürfte allerdings der von 77,4 auf 84 kWh vergrößerte Akku sein, der für eine größere Reichweite sorgt. Im ADAC Ecotest kommt der Koreaner bei einem Verbrauch von 20,1 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) 460 km weit. Zudem lässt sich der Akku nun auch manuell vorkonditionieren, zuvor musste man noch einen Schnelllader als Navigationsziel festlegen. An der Ladesäule schlägt dann die große Stunde des Koreaners: Vorausgesetzt die Batterie befindet sich in ihrem Wohlfühlbereich, schafft der EV6 dank des 800-V-Netzes den Ladehub von 10 auf 80 Prozent innerhalb von 19 Minuten und bunkert Strom für weitere 390 km. Dass der EV6 im Gegensatz zu vielen Konkurrenten beispielsweise auch einen praktischen Frunk für das Ladekabel bietet, ist beinahe eine Selbstverständlichkeit für einen derart durchdachten Stromer. Enttäuschend ist allerdings, dass die Wärmepumpe weiterhin Aufpreis kostet. Wenn wir schon beim Nörgeln sind: Die Materialauswahl im Innenraum könnte an einigen Stellen wertiger ausfallen und das Fahrwerk geschmeidiger zu Werke gehen. Darüber dürfen viele angesichts der siebenjährigen Fahrzeuggarantie jedoch hinwegsehen. Bleibt festzuhalten: Der KIA EV6 war bereits eines der besten E-Autos auf dem Markt und hat seine Kompetenz im Bereich Elektromobilität weiter ausgebaut. **Konkurrenten:** u. a. Ford Explorer, Hyundai Ioniq 5, Skoda Enyaq, Tesla Model Y, VW ID.4.

- ⊕ praktischer Frunk, sehr kurzer Bremsweg, sehr hohe Ladeleistung und damit kurze Ladezeiten, umfangreiche Serienausstattung
- ⊖ mäßige Materialanmutung, nur durchschnittlicher Federungskomfort, Wärmepumpe nur optional

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,8

AUTOKOSTEN 3,3

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ An der Karosseriequalität gibt es wenig auszusetzen, die Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Lediglich einige unter dem Lack sichtbare Schweißpunkte im Bereich der Karosserieöffnungen trüben das ordentliche Bild ein wenig. Die Fronthaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, wodurch das Öffnen und Schließen bequem gelingt. Den Unterboden hat KIA sehr akribisch verkleidet, selbst an den Fahrwerksteilen sind noch Luftleitverkleidungen verbaut. Das minimalistisch und futuristisch anmutende Interieur macht durch den Einsatz von Pianolackflächen, Applikationen in Aluminium-Optik und die

geschäumte Oberseite des Armaturenbretts in Strukturoptik einen wertigen Eindruck. Die Materialauswahl ist bei genauerer Betrachtung jedoch nur durchschnittlich. Das Cockpit und die vorderen Türen sind im unteren Bereich mit Hartplastik verkleidet, an den Fondtüren ist auch der obere Bereich aus hartem Kunststoff. Dachsäulenverkleidungen und Sonnenblenden müssen ebenfalls ohne handschmeichelnden Stoff auskommen. An der Verarbeitung gibt es allerdings kaum etwas auszusetzen. Alle Komponenten sind akkurat verbaut, selbst auf schlechten Straßen verkneift sich der Koreaner störende Klapper- oder Knarzgeräusche.

3,1 Alltagstauglichkeit

Die im Zuge der Modellüberarbeitung von 77,4 auf 84 kWh angewachsene Batterie des EV6 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ-2-Stecker und ein weiteres für die Haushaltssteckdose (Schuko) sind serienmäßig dabei. Die Kabel können im Fach unter der Fronthaube (Frunk) verstaut werden. Das Laden über die Haushaltssteckdose (230 V) dauert etwa 41 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa 8,5 Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauerte dank des 800-V-Batteriesystems im Test an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule lediglich rekordverdächtige 19 Minuten - damit zählt der EV6 zu den schnellsten Ladern auf dem Markt. KIA gibt eine maximale Ladeleistung in Höhe von 258 kW an, die der Testwagen mit maximal 256 kW nur knapp verpasst. Noch beeindruckender ist allerdings die durchschnittliche Ladeleistung, die bei 210 kW liegt - bis knapp 60 Prozent SoC hält er dabei rund 200 kW. Wichtig für kalte Tage: Mit dem Facelift hat der EV6 eine manuelle Batterieconditionierung erhalten, mit der man den Akku per "Knopfdruck" vorwärmen kann, um die Ladeleistung zu steigern. Zuvor war dies nur möglich, sofern man einen Schnelllader als Navigationsziel festgelegt hat. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 460

km. Im Stadtverkehr sind mit rund 600 km auch deutlich größere Strecken möglich, auf der Autobahn und/oder tiefen Temperaturen mit um die 300 km aber auch deutlich weniger. Die Außenlänge von 4,70 m (um 15 mm gewachsen) ist für die Stadt noch ausreichend praktisch, der Wendekreis von 12,4 m schon recht groß. Die Breite fällt mit 2,12 m (inkl. Außenspiegeln) ebenfalls üppig aus. Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens 475 kg erlaubt – genug zumindest für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es allerdings nicht. Die erlaubte Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt 100 kg, genug für einen Heckträger mit zwei Pedelecs. Besitzt der Anhänger eine eigene Bremse, darf er nun bis zu 1,8 t wiegen - 200 kg mehr als vor dem Facelift. Ohne eigene Bremse ist bei einem Anhängergewicht von 750 kg Schluss. Ob Heckantrieb wie im Testwagen oder Allradantrieb macht dabei keinen Unterschied. Runflatbereifung oder ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht erhältlich, zumindest ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord.

⊕ Der EV6 ist optional mit der „Vehicle-to-Load“-Funktion – kurz V2L – ausgestattet. Damit kann das E-Auto nicht nur andere elektrische Geräte mit 230 V Wechselspannung und bis zu 3,6 kW versorgen, sondern sogar andere Elektroautos laden, sofern der Akku des KIA ausreichend geladen ist.

3,4 Licht und Sicht

Der EV6 ist ab Werk mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, der Testwagen hat das optionale adaptive LED-System an Bord. Dieses ist anstelle von Reflexionsscheinwerfern mit einem Linsensystem ausgestattet und bietet einen dynamischen Fernlichtassistenten, während das Basissystem das Fernlicht lediglich ein- und ausschalten kann. Allerdings vermisst man auch beim aufpreispflichtigen Lichtsystem ein Abbiege- und Kurvenlicht sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage. Die Ausleuchtung des neuen Scheinwerfersystems ist nun besser als zuvor, ohne an Topsysteme besonders der deutschen Hersteller heranreichen zu können. Die Ausleuchtung ist jetzt homogener und breiter, dürfte aber etwas heller sein. Bei aktiviertem Fernlicht ist der Übergang vom Abblendlicht nach wie vor deutlich zu sehen.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Parksensoren vorn und hinten sind ebenso Serie wie die Rückfahrkamera, ein 360-Grad-Kamerasystem ist gegen Aufpreis zu haben. Der Parkassistent, mit dem sich der Wagen über den Schlüssel von außen vor und zurück steuern lässt, ist der Topausstattung GT-line vorbehalten.

⊖ Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, welcher den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehbar machen würde. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den „normalen“ Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen. Der KIA EV6 besitzt keinen Heckwischer, der bei Niederschlag die Sicht durch die Heckscheibe verbessern könnte.

1,8 Ein-/Ausstieg

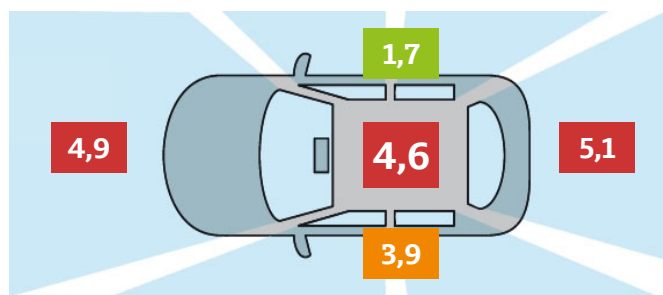
⊕ Mit seiner etwas höheren Karosserie – bedingt durch die große Traktionsbatterie im Unterboden – bietet der EV6 Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit knapp 52 cm sehr günstig über der Straße, die Türausschnitte sind zudem breit und hoch. Einziger Nachteil ist der höhere Schweller, weshalb man die Beine beim Einsteigen weiter anheben muss. Auch hinten kann man dank der breiten Türen leicht ein- und aussteigen. Vorn wie hinten stört kein Mitteltunnel, man kann also leichter von einer zur anderen Seite durchrutschen. Am Dachhimmel gibt's drei Haltegriffe – der Fahrer muss leider ohne auskommen. Die vorderen wie die hinteren Türen werden an drei Positionen sicher gehalten, in der Ebene bleiben sie auch dazwischen stehen. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Koreaner serienmäßig an Bord.



Die Sicht nach hinten wird durch die nicht versenkbaren Fondkopfstützen stark beeinträchtigt. Die Heckscheibe besitzt keinen Wischer, der die Sicht bei Regen verbessern würde.

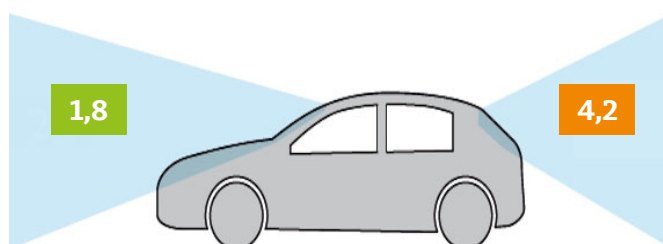
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 380 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 520 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 795 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.325 l zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden stehen weitere 60 l Volumen zur Verfügung, zudem finden im praktischen Frunk unter der Fronthaube (50 l) beispielsweise die Ladekabel Platz und sind dort jederzeit gut zu erreichen.



Der Kofferraum fasst unterhalb der Hutablage 380 l. Nutzt man die gesamte Kapazität, so stehen bis zu 1.325 l Kofferraumvolumen zur Verfügung.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt ab dem Ausstattungslevel Earth elektrisch. Neben der Aktivierung per Tastendruck an Heckklappe, am Armaturenbrett oder auf dem Schlüssel lässt sich die Betätigung auch sensorgesteuert auslösen: Dabei genügt es, mit dem Fahrzeugschlüssel einige Sekunden nahe der Heckklappe zu warten. Über 1,90 m große Personen sollten auf ihren Kopf achten, um ihn nicht an der offenen Klappe zu stoßen. Das Schloss steht zwar etwas ab, ist aber großzügig mit Kunststoff ummantelt. Die Ladekante liegt reichlich hohe 75 cm über der Straße, was weniger praktisch ist. Der Kofferraumboden befindet sich ähnlich hoch, zur Ladekante ergibt sich nur eine vier Zentimeter hohe Stufe – das erleichtert das Ein- und Ausladen. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format.

⊖ Im Kofferraum selbst leuchtet nur links eine LED-Lampe, zu wenig, um das Ladeabteil gleichmäßig auszuleuchten.



Der Kofferraum ist trotz der hohen Ladekante von 75 cm gut nutzbar. Personen ab 1,90 m Körpergröße müssen darauf achten, sich nicht an der Heckklappe zu stoßen.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar. Ein Zug am seitlichen Hebel reicht und die Lehnenelemente fallen nach vorn. Für die Gurte gibt es keine extra Halterungen, aber auch so besteht keine Einklemmgefahr für sie. Zudem bringt der EV6 eine Durchreiche in der Rücksitzlehne mit, die allerdings recht klein ausfällt. Das Kofferraumrollo kann unter dem Kofferraumboden

platziert werden. Vier Verzurrösen im Bereich des Kofferraumbodens ermöglichen das bodennahe Einspannen eines Netzes. Taschenhaken oder seitliche Fächer gibt es nicht. Bei E-Autos ist ein zusätzlicher Stauraum unter der Fronthaube ("Frunk"), wie ihn der EV6 besitzt, beinahe unerlässlich, denn nur dort ist das Ladekabel unabhängig von der Beladung des Kofferraums stets problemlos zu erreichen.

2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Das Cockpit wurde lediglich dezent überarbeitet. Die am deutlichsten ins Auge fallende Änderung betrifft das neu designte Lenkrad. Das leicht veränderte Panoramadisplay sowie die angepasste Darstellung von Kombi- und Zentraldisplay werden hingegen nur Fachkundigen auffallen. Trotz des reduzierten Aussehens ist die Handhabung der Bedienung recht einfach. Nach einer kurzen Phase der Gewöhnung kommt man gut damit klar. Wie bei den meisten Elektroautos gibt es keinen klassischen Getriebehebel; stattdessen wird die Gangstufe mit einem Drehrad auf der Mittelkonsole ausgewählt. Die meisten Schalter sind von ausreichender Größe, deutlich mit Symbolen oder in englischer Sprache beschriftet und befinden sich im Sichtfeld des Fahrers. Nur die Tasten in der linken unteren Ecke des Armaturenbretts werden teilweise vom Lenkradkranz verdeckt. Sitz- und Lenkradeinstellungen (letztere sind optional elektrisch) erfolgen intuitiv und ohne Schwierigkeiten. Es ist möglich, sämtliche Fahrzeugeinstellungen über das große Zentraldisplay vorzunehmen. Die Menüs sind aufgrund der zahlreichen Individualisierungsmöglichkeiten recht umfangreich, aber nach einer kurzen Eingewöhnungsphase gut zu handhaben. Der hoch montierte Hauptbildschirm (12,3 Zoll) wird durch Touch-Eingaben gesteuert und ist mit einer klaren Grafik gestaltet. Die Instrumente sind vollständig digital und sind einwandfrei abzulesen. Ein großes Head-up-Display mit Augmented-Reality-Funktionen ist optional erhältlich.

⊖ Es gibt kein separates Bedienfeld für die Klimatisierung, weshalb ihre Handhabung recht kompliziert ist. Es muss



Der EV6 lässt sich nach kurzer Eingewöhnung problemlos bedienen. KIA verbaut erfreulicherweise noch konventionelle Bedienelemente für die wichtigsten Funktionen.

stattdessen auf der berührungsempfindlichen Bedienleiste unterhalb der mittleren Lüftungsdüsen zunächst das Lüftungssymbol ausgewählt werden. Nur dann werden die zuvor sichtbaren Beschriftungen der Schnellwahltasten ausgeblendet und die Symbole und Beschriftungen der Klimatisierung erscheinen. Die beiden Drehregler, die vorher für die Lautstärke und das Scrollen bzw. die Senderwahl zuständig waren, werden nun zur Temperaturregelung verwendet. Unpraktisch ist auch die Positionierung der Taste für die elektrische Handbremse: Sie befindet sich links vom Lenkrad und ist in einer Notlage für den Beifahrer nicht erreichbar.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Bereits die Grundausstattung des KIA EV6 umfasst ein Navigationssystem mit Radio (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto. Auf dem Zentraldisplay können Smartphones nun auch kabellos gespiegelt werden, was besonders in Verbindung mit der standardmäßig vorhandenen induktiven Ladeschale nützlich ist. Ein Meridian-Soundsystem mit 14 Lautsprechern kann gegen Aufpreis ebenfalls erworben werden. Auch die vier USB-C-Ports gehören zur Ausstattung, wobei sich die

beiden rückseitigen an den Seiten der Vordersitze befinden – eine eher ungewöhnliche Position. Neben den 12-V-Anschlüssen im Kofferraum sowie in der ersten Reihe bietet der EV6 eine 230-V-Steckdose unter der Rückbank. Über die App sind zahlreiche Funktionen des Autos fernüberwachbar oder -steuerbar. Das Navigationssystem bietet neben den Online-Verkehrsinformationen und Kartenupdates nun auch eine effektive Laderoutenplanung. Des Weiteren sind Over-the-Air-Updates (OTA) für das Infotainment-System möglich.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Vorn bietet der EV6 großzügige Platzverhältnisse und selbst für Personen bis zu zwei Metern Körpergröße ausreichend Raum. Dank des flachen Armaturenbretts entsteht ein angenehmes

Raumgefühl, auch wenn die schmalen Seitenfenster nicht allzu viel Licht in den Innenraum lassen. Ein Panorama-Glasschiebedach ist nur für die Topausführung GT-line optional erhältlich.

2,9 Raumangebot hinten

Das Platzangebot im Fond ist nicht sonderlich großzügig. Dies liegt an der begrenzten Kopffreiheit, die nur für Personen bis etwa 1,90 m ausreicht. Die flache und nach hinten abfallende Dachlinie des Fahrzeugs trägt dazu bei. Dies ist bedauerlich, da die Beinfreiheit dank des großen Radstands von 2,90 m sehr großzügig ausfällt. Das Raumgefühl wird jedoch durch die niedrige Dachlinie, die schmalen Seitenscheiben und die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule eingeschränkt.

2,5 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung veränderbare Lehnen gibt es nicht.

⊕ Das Angebot an Ablagen ist gut, man findet kleine wie große, offene wie geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut und gleichzeitig kabellos geladen werden. Praktisch ist besonders die große Ablagemöglichkeit unter der freischwebenden Mittelkonsole. Negativ fallen lediglich die vergleichsweise kleinen Türfächer vorn und hinten auf, die erfreulicherweise aber mit Stoff



Personen bis knapp 1,90 m Körpergröße finden ausreichend Platz im Kia. Die Beinfreiheit ist sehr großzügig, jedoch schränkt die abfallende Dachlinie das Raumgefühl hinten ein.

ausgeschlagen sind. Das Handschuhfach ohne geräuschkämmende Auskleidung ist recht groß und beleuchtet, wird aber nicht über die Klimaanlage gekühlt und ist nicht abschließbar.

2,7 KOMFORT

3,2 Federung

Der EV6 ist mit einem Standardfahrwerk ausgerüstet, adaptive Dämpfer sind für den Koreaner nicht erhältlich. An der Hinterachse kommt eine aufwändige Mehrlenkerkonstruktion zum Einsatz. Zwar hat KIA die Abstimmung im Zuge des Facelifts überarbeitet, ein signifikant besserer Federungskomfort stellt sich jedoch nicht ein. Das nun etwas bessere Ansprechverhalten wird von der 20 Zoll großen Optionsbereifung des Testwagens kompensiert, die aufgrund der flachen und steifen Reifenflanke einen besonders im

unteren Geschwindigkeitsbereich nur mäßigen Abrollkomfort zur Folge hat. Das Fahrwerk ist nach wie vor etwas zu straff abgestimmt. Besonders innerorts dürfte das Fahrwerk sensibler ansprechen und Unebenheiten besser verarbeiten. Mit zunehmender Geschwindigkeit gewinnt das Set-up an Geschmeidigkeit, auf der Autobahn liegt der Aufbau des EV6 recht ruhig, auch wenn er tiefe Bodenwellen aufgrund der straffen Abstimmung gelassener absorbieren dürfte.

2,7 Sitze

Der Testwagen verfügt über die kostenpflichtigen Komfortsitze. Dann gibt es nicht nur für Fahrer und Beifahrer eine elektrischen Sitzverstellung samt einer Memory-Funktion für den Fahrer, sondern auch eine elektrische Zweizeige-Lendenwirbelstütze für den Beifahrer. Die Sitze sind gut konturiert und bieten eine angenehme Unterstützung für den Rücken. Der Seitenhalt ist gut, könnte jedoch im oberen Lehnenbereich etwas stärker ausgeprägt sein. Die beiden äußeren Sitze in der zweiten Reihe weisen eine ordentliche Kontur auf, jedoch ist es wie gewohnt nicht zu erwarten, dass sie viel Seitenhalt bieten. Dort ist es selbst für Erwachsene möglich,

über einen längeren Zeitraum zu sitzen. Man kann die Neigung der Lehne anpassen, eine Verschiebung der Rückbank in Längsrichtung nicht aber nicht möglich. Die Rückbank wurde recht tief montiert, um die flache Dachlinie zu kaschieren. Dies hat zur Konsequenz, dass die Knie der Fondinsassen vergleichsweise stark angewinkelt sind.

2,1 Innengeräusch

⊕ KIA hat mit dem Facelift die Geräuschdämmung verbessert, nachdem auch wir moniert hatten, dass das Innengeräuschniveau für ein aktuelles E-Auto der Mittelklasse etwas zu hoch ausfällt. Die Maßnahmen wie etwa Doppelverglasung an den Seitenscheiben zeigen Erfolg: Das Innengeräuschniveau, das wir bei 130 km/h messen, sinkt von 67,0 auf 65,2 dB(A). Auf rauer Fahrbahn sind die

Abrollgeräusche der 20 Zoll-Räder recht deutlich zu hören. Zudem sind aus dem Fahrwerk beim Überfahren von Unebenheiten leichte Poltergeräusche zu vernehmen. Der Heckmotor wurde besser gedämmt und ist nun weniger zu hören. Die Windgeräusche fallen vergleichsweise gering aus und dominieren im oberen Geschwindigkeitsbereich die Geräuschkulisse.

2,1 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist beim EV6 stets an Bord. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlagsensor, eine Umluftautomatik ist aber nicht vorhanden. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie links und rechts Düsen an den B-Säulen zur Verfügung. Die Sitzheizung vorn

und Lenkradheizung sind beim EV6 stets serienmäßig, beheizbare äußere Fondsitze, belüftete Vordersitze und getönte Scheiben ab der B-Säule sind gegen Aufpreis zu haben, allerdings an teure Pakete gebunden.

⊖ Drehrädchen für die Lüftungsdüsen gibt es nicht, Luftstrom und Luftmenge kann man nicht unabhängig voneinander einstellen.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Den KIA EV6 gibt es in vier Leistungsstufen, abhängig von Batteriegröße und Anzahl der Antriebmotoren. Im Test tritt die Heckantriebsvariante mit großer Batterie an. Hier leistet der E-Motor an der Hinterachse auch nach der Modellüberarbeitung 168 kW/229 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von

350 Nm. Damit ist der Koreaner vollkommen ausreichend motorisiert, der Wunsch nach mehr Leistung kommt kaum auf. Von 60 auf 100 km/h geht es in 3,9 s, von 80 auf 120 km/h in 5,0 s. KIA verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 7,7 s, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 185 km/h abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der E-Antrieb kann hinsichtlich der Laufkultur vollauf überzeugen. Es sind weder Vibrationen zu spüren noch störende Motorgeräusche zu hören – selbst das Surren des Elektromotors ist kaum zu vernehmen, weil der Motor an der Hinterachse gut

gekapselt ist. Der Elektromotor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen spürbar nach.

0,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EV6 wie die meisten E-Autos kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über den Drehschalter auf der Mittelkonsole ist zunächst etwas gewöhnungsbedürftig, in der Folge aber durchaus praktisch. Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über die Lenkrad-Paddels eingestellt werden.

Es gibt vier Stufen von keiner bis starker Bremswirkung – oder man überlässt die Rekuperationsleistung der Elektronik, die sich dann an anderen Verkehrsteilnehmern orientiert und entsprechend die Bremswirkung des Elektromotors reguliert. Die Abstimmung ist gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Autohold-Funktion.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der KIA EV6 überzeugt insgesamt mit einer guten Fahrsicherheit. Der Hecktriebler bietet auch dank des langen Radstands einen guten Geradeauslauf und lässt sich von einem Lenkimpuls kaum aus der Ruhe bringen. Der Koreaner ist grundsätzlich untersteuernd ausgelegt. Er schiebt damit in zu schnell angegangenen Kurven über die Vorderräder und baut damit Geschwindigkeit ab. Die Traktion ist dank der sehr sensibel regelnden Traktionskontrolle tadellos. Schlupf der hinteren

Antriebsräder wird sozusagen bereits im Keim erstickt, sodass der Stromer seine Leistung auch auf wenig griffiger Fahrbahn effektiv auf den Boden bekommt. Im ADAC Ausweichst schneidet der EV6 RWD ebenfalls gut ab. Simuliert man ein abruptes Ausweichmanöver, greift das ESP vergleichsweise energisch ein, wodurch das Fahrzeug Geschwindigkeit abbaut und sich problemlos durch den Slalomparcours dirigieren lässt. Das ist zwar wenig dynamisch, aber sicher.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung gibt eine angemessene Rückmeldung, wirkt durch die ausgeprägte Lenkkraftunterstützung jedoch etwas künstlich und entkoppelt. Antriebseinflüsse sind aufgrund des Heckantriebs nicht vorhanden. Dank der sportlichen Optionsreifen werden Lenkbefehle spontan umgesetzt, und der EV6 folgt präzise dem gewünschten Kurs, ohne dass wesentliche Nachkorrekturen

erforderlich sind. Außerdem sorgt die Lenkung für eine gute Zentrierung, was das Fahren auf gerader Strecke entspannt. Um von Anschlag zu Anschlag zu gelangen, sind 2,7 Umdrehungen erforderlich. Damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken. Die Lenkkräfte können durch die Auswahl des Fahrprofils angepasst werden.

1,3 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl ist im Alltag in Ordnung, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: Der Übergang ist kaum spürbar. Auch das Ansprechen sowie die Dosierbarkeit sind tadellos. Bei mäßigen Bremsungen übernimmt

der Elektromotor diese Aufgabe, indem er als Generator fungiert. Der EV6 braucht im Notfall aus 100 km/h durchschnittlich nur 31,6 m (Mittelwert aus zehn Bremsungen) - ein exzellenter Wert, der auch vielen Sportwagen gut zu Gesichte stünde.

1,6

SICHERHEIT

0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des EV6 ist bereits werkseitig sehr umfangreich, dafür gebührt den Koreanern ein großes Lob. Der EV6 verfügt unter anderem über ein Notbremsystem mit Kollisionswarner, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung mit automatischer Anpassung der Geschwindigkeit und einen Lenkassistenten, der nun über eine kapazitive Hands-off-Erkennung verfügt. Darüber hinaus gehören ein Kreuzungsassistent, eine Verkehrszeichenerkennung sowie ein Totwinkelwarner mit Querverkehrserkennung und Ausstiegswarnung zur Serienausstattung. Bei Bestellung des Assist-Pakets (790 Euro) wird der Totwinkelwarner um eine Anzeige des seitlichen Fahrzeugbereichs im Kombiinstrument ergänzt. Zudem erfolgt eine Warnung und Bremsung dann nicht nur bei rückwärtigem Querverkehr, sondern während des Rangiervorgangs bis zu einer Geschwindigkeit von 10 km/h auch bei Passanten und Hindernissen vor und hinter dem Fahrzeug.

2,0

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der KIA EV6 erzielt im Crashtest nach Euro-NCAP-Standard einen guten Wert von 90 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Insassenschutz und erhält insgesamt fünf Sterne. Ab Werk ist das Crossover-Modell mit Front- und Seitenairbags, von vorn nach hinten reichenden Kopfairbags sowie einem Centerbag zwischen den Vordersitzen ausgestattet. Es gibt keine Seitenairbags für die Fondinsassen oder Knieairbags. Personen bis zu einer Größe von 1,95 m werden durch die vorderen Kopfstützen gut geschützt. Die Kopfstützen hinten sind zwar nur für Personen bis zu einer Größe von 1,75 m geeignet, jedoch sorgt der geringe Abstand zum Dachhimmel dafür, dass ein Überstrecken des Kopfes verhindert wird. Akustische Ermahnungen zum Anlegen des Gurtes erfolgen vorn wie hinten für die Insassen. Beim Abschnallen während der Fahrt gibt es ein Warnsignal und die Anzeige erscheint wieder. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil – wie etwa während einer Urlaubsfahrt – schlecht erreichbar. Ein Kofferraum-Trennnetz ist nicht erhältlich. Der EV6 verfügt über automatisch ausfahrende Türgriffe, mit denen im Vergleich zu konventionellen Bügelgriffen weniger Kraft aufgebracht werden kann, wodurch sich die Türen - etwa nach einem Verkehrsunfall - schwieriger öffnen lassen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

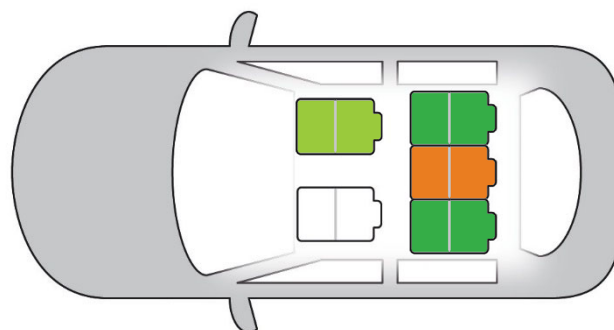
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Serie
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

1,9 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP kommt der Koreaner auf 86 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 05/2022). Der EV6 eignet sich gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen – zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch möglich. Selbst wenn man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis mit Stützfuß verwendet, wird der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes aufgrund der immensen Beinfreiheit hinten nicht beeinträchtigt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Die Kindersicherung der Fondtüren kann über eine Taste in der Fahrertür aktiviert oder deaktiviert werden, jedoch nur für beide Türen gleichzeitig. Während das Vorfacelift-Modell noch mit erhöhten Schließkräften der hinteren Seitenscheiben negativ auffiel, liegen die Messwerte nun im akzeptablen Bereich.

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)

⊖ Für einen Kindersitz ist der mittlere Rückbankplatz nur bedingt geeignet, da der Gurt dort ungünstig verläuft und keine Isofixhalterungen vorhanden sind.

3,7 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der EV6 im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 05/2022) mit lediglich 64 Prozent der erreichbaren Punkte nur mäßig ab. Neben dem Bereich rund um die Frontscheibe ist auch die Vorderkante der Fronthaube zu unnachgiebig gestaltet und birgt ein erhöhtes Verletzungspotenzial für Passanten.

⊕ Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist ebenso Serie.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest kommt der EV6 RWD mit der optionalen Wärmepumpe auf einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 20,1 kWh/100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei dreiphasiger Ladung mit 16 A; um die 84-kWh-Batterie einmal

komplett von leer auf voll zu laden, werden 93 kWh benötigt. Aus den 20,1 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 100 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig ab Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest sehr gute 50 Punkte.

2,0 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 18,6

kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 81 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der EV6 im Bereich Schadstoffe 40 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der KIA EV6 auf sehr gute 90 Punkte und erreicht die vollen fünf Sterne.

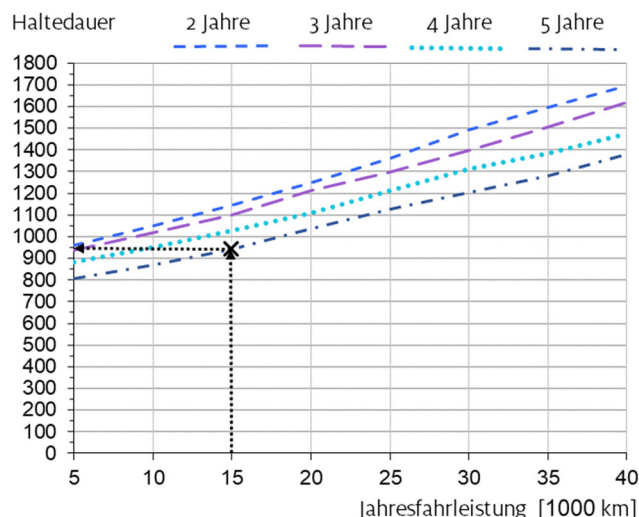
3,3 AUTOKOSTEN

3,3 Monatliche Gesamtkosten

Der EV6 mit der großen Batterie und Heckantrieb beginnt bei einem Preis von 51.990 Euro. Die Ausstattung ist definitiv von gehobenem Niveau, viele Komfort- und Assistenzdetails wie ACC, Klimaautomatik und Navigationssystem sind bereits in der Basisausführung enthalten. Zahlreiche Ausstattungen sind in Paketen gebündelt, deren Preis angesichts des Umfangs immerhin nicht exorbitant ist. Wer die Ausstattung verbessern möchte, kann den Preis erheblich steigern, wie es beim Testwagen (59.730 Euro) der Fall ist. Die Unterhaltskosten sind überschaubar, da die jährliche Kfz-Steuer nur 74 Euro beträgt – allerdings nicht vor 2030, da Elektroautos derzeit steuerfrei sind. Nur in der Haftpflicht (TK 19) sind die Versicherungseinstufungen niedrig, während die Teilkasko (TK 24) und insbesondere die Vollkasko (TK 27) sehr ungünstig eingestuft sind, was zu insgesamt hohen Versicherungskosten führt. Die Wartungsfrequenz beträgt zwei Jahre oder 30.000 km. Wie so oft ist der Wertverlust der größte Posten der monatlichen Kosten. Aufgrund unzureichender Erfahrungswerte muss er jedoch geschätzt werden, anstatt ihn exakt zu berechnen. Er ist entscheidend von der Lebensdauer der Batterie abhängig. Der Hersteller gewährt dem Fahrzeug eine Garantie von sieben Jahren bzw. 150.000 km (je nachdem, was zuerst eintritt). Auch die Traktionsbatterie ist darin enthalten, und KIA gewährleistet eine Batteriekapazität von mindestens 70 Prozent.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 941 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EV6 (63 kWh) Air	EV6 (84 kWh) Air	EV6 (84 kWh) Air 4WD	EV6 (84 kWh) GT 4WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	168 (229)	239 (325)	448 (609)
Max. Drehmoment [Nm]	350	350	605	770
0-100 km/h [s]	8,7	7,7	5,3	3,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	185	188	260
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,4 kWh E	15,9 kWh E	17,0 kWh E	20,9 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/27/24	19/27/24	19/27/24	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74	74	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	844	890	969	k.A.
Preis [Euro]	44.990	49.990	53.990	69.990

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	10,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,2
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	188/394/656
• Dachlast/Anhängelast [kg]	40/891
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,83
Herstellungsland	Südkorea
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	168 kW (229 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	56 kW
maximales Drehmoment	350 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,1 kWh/100km/464 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./84 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	93,1 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	7 Jahre bzw. 150.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	6/Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe	Option
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	20 % SoC
2. Warnung bei	10 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	nicht verfügbar
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

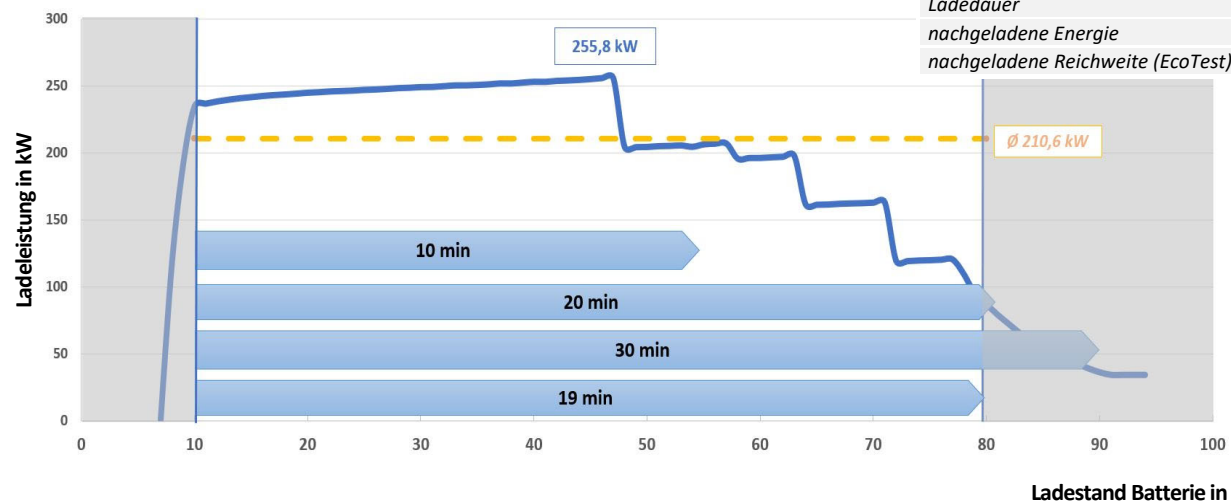
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (4 LEDs am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

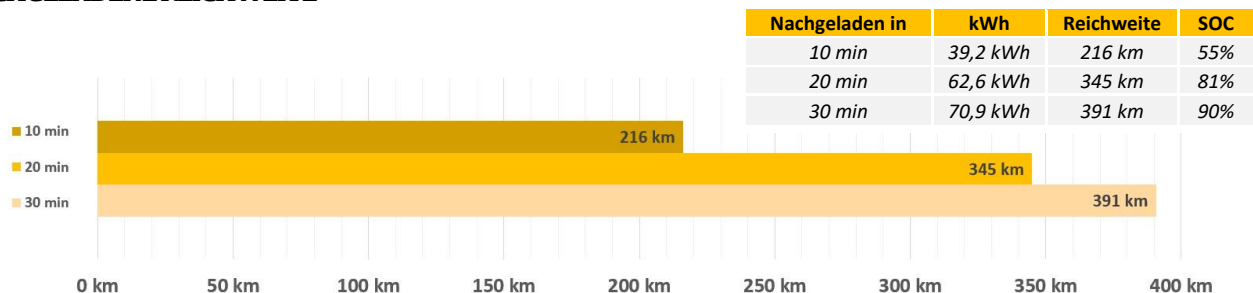
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	71,5 - 40,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	71,5 - 12,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	22,5 - 8,5 h
DC	CCS	Serie		bis zu 260 kW	19 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	168 kW/229 PS
Maximales Drehmoment	350 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,49 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.695/1.880/1.550 mm
Leergewicht/Zuladung	2.050/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490/1.290 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	100/80 kg
Batteriekapazität (netto)	84 kWh
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Hwasung

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	31,6 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R20 105H
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	12,0/12,4 m
Ecotest-Verbrauch	20,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	n.b.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 100 g/km)
Reichweite	460 km
Innengeräusch 130 km/h	65,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	2.020/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/795/1.325 l

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

Betriebskosten	108 Euro	Werkstattkosten	83 Euro
Fixkosten	143 Euro	Wertverlust	608 Euro
Monatliche Gesamtkosten	941 Euro		
Steuer pro Jahr	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/27/24		
Basispreis EV6 Earth (84 kWh)	51.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.09.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	59.730 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.405 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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

Kia EV6 Earth

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/790 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.690 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
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 (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.690 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	850 Euro
Metalliclackierung (rot)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

AUTOKOSTEN

3,3

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

Stand: April 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner