



## KIA EV6 RWD (77,4 kWh)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (168 kW/229 PS)

**O** bwohl KIA und Hyundai bei ihren neuesten E-Autos weitgehend auf die gleiche Technik zurückgreifen, fällt das Resultat zumindest optisch doch sehr unterschiedlich aus. Während der Ioniq 5 kantig und technokratisch daherkommt, sieht der KIA EV6 dynamisch und elegant aus. Unter dem Blechkleid steckt hier wie da ein 800-V-Batteriesystem, die Ladezeiten sind daher überdurchschnittlich kurz. Der Antrieb mit einem 168 kW/229 PS leistenden E-Motor an der Hinterachse sorgt für gute Fahrleistungen und zählt mit einem Verbrauch von 18,6 kWh/100 km (inkl. der Ladeverluste) zu den effizientesten seiner Art. Auch in puncto Reichweite ist der EV6 RWD mit ermittelten 470 km weit vorn im Konkurrenzumfeld.

Doch der EV6 ist auch abseits seiner Antriebskompetenz ein gelungenes Auto. Das fünftürige Crossover bietet gute Platzverhältnisse für die Insassen, einen dank der großen Heckklappe gut nutzbaren Kofferraum und darf sogar bis zu 1,6 t an die optionale Anhängerkupplung hängen. Das Fahrwerk überzeugt mit sicheren Fahreigenschaften, der Federungskomfort leidet allerdings etwas unter der recht straffen Abstimmung. Alles in allem bekommt man mit dem KIA EV6 RWD mit dem 77,4-kWh-Akku aktuell eines der besten E-Autos auf dem Markt. Der Koreaner ist mit einem Grundpreis von 48.990 Euro zwar alles andere als günstig, dafür aber nicht nur mit modernster Technik, sondern auch einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung punktet.

**Konkurrenten:** u. a. Ford Mustang Mach-E, Hyundai Ioniq 5, Polestar 2, Tesla Model Y, VW ID.4.

- +** praktischer Frunk, gute Bedienbarkeit, effizienter und kraftvoller E-Antrieb, kurze Ladezeiten und gute Reichweite, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- hintere Seitenscheiben ohne Einklemmschutz, Wärmepumpe nur optional, unterdurchschnittliches LED-Lichtsystem

### ADAC-Urteil

**AUTOTEST** 1,9

**AUTOKOSTEN** 2,8

### Zielgruppencheck

**Familie** 2,5

**Stadtverkehr** 3,9

**60+** Senioren 2,3

**Langstrecke** 2,7

**Transport** 2,6

**Fahrspaß** 2,6

**Preis/Leistung** 2,3

**Ecotest** ★★★★★

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,2 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, so gelingt Öffnen und Schließen bequem. 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.

### 3,4 Alltagstauglichkeit

Die 77,4 kWh große 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 38 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 acht 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 etwa 28 Minuten. Bei nicht optimalen Temperaturen wie im Winter liegt die Ladeleistung jedoch deutlich darunter. Obwohl der Testwagen über Nacht in einer beheizten Halle stand und die Batterie durchgewärmt war, kam der EV6 über eine Ladeleistung von kurzzeitig 200 kW und im Schnitt 142 kW nicht hinaus – somit bleibt der KIA von den versprochenen 240 kW ein gutes Stück entfernt. Ist die Batterie nicht aufgewärmt, muss man mit etwa 120 bis 140 kW rechnen. KIA arbeitet aktuell noch an einem Software-Update, welches ein Vorheizen der Batterie bei einer Ladestation als Zielpunkt im Navigationssystem ermöglicht. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs

eine Reichweite von rund 470 km – damit zählt der EV6 in dieser Antriebskonfiguration aktuell zu den reichweitenstärksten Fahrzeugen.

Die Außenlänge von 4,68 m 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 430 kg erlaubt – genug zumindest für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es 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 bis 1,6 t wiegen - 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, das Reifenpannenset dagegen Serie.

⊕ 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 Reflexionsscheinfern 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 kann nicht recht überzeugen, sie ist nicht sonderlich homogen und der Lichtkegel vergleichsweise schmal.

Bei aktiviertem Fernlicht ist der Übergang vom Abblendlicht deutlich zu sehen, zudem dürfte das Fernlicht die Fahrbahn weiter ausleuchten. Die Qualität der Scheinwerfersysteme von Konkurrenten wie dem VW ID.4 oder dem BMW iX3 kann der EV6 nicht erreichen, insgesamt schneidet der KIA etwas enttäuschend ab.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Parksensoren hinten sind ebenso Serie wie die Rückfahrkamera, die vorderen Sensoren sowie eine 360-Grad-Kamerasystem sind gegen Aufpreis zu haben. Dann verfügt der KIA auch über einen Parkassistenten, mit dem sich der Wagen über den Schlüssel von außen vor und zurück steuern lässt.

⊖ 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, man muss daher die Beine beim Einsteigen weiter anheben. Auch hinten kann man dank der breiten Türen leicht ein- und aussteigen. Vorn wie hinten stört kein Mittelunnel, 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.

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](http://www.adac.de/keyless).

## 2,5 Kofferraum-Volumen

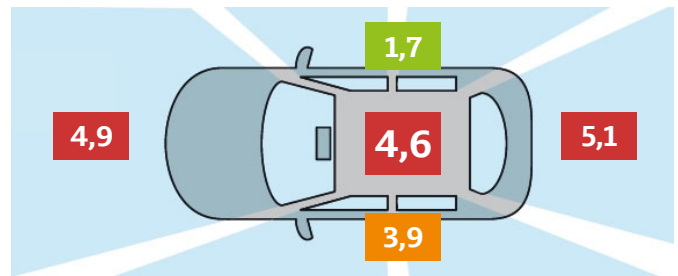
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 380 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 520 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus



Die sehr breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

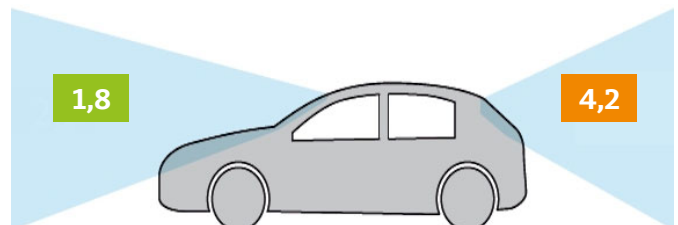
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



## Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Mit 380 l Volumen ist der Kofferraum des EV6 von klassenüblicher Größe.

Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 795 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.325 l Volumen 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.

## 2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, hat hierfür einen praktischen Griff in der Innenverkleidung der Klappe. Gegen Aufpreis gibt es einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe, womit der Testwagen ausgestattet ist. Über 1,90 m Körpergröße sollte man auf seinen 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.



Mit ca. 75 cm liegt die Ladekante des Kofferraums relativ hoch und macht damit das Be- und Entladen zu einer recht mühsamen Angelegenheit.

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar. Ein Zug am seitlichen Heben reicht und die Lehnenelemente fallen nach vorn. Für die Gurte gibt es keine extra Halterungen, aber auch so besteht keine Einklemmfahrer 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.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

⊕ Das futuristische und moderne Cockpit des EV6 wird von zwei großen Displays sowie einer schwebenden Mittelkonsole dominiert. Trotz der reduzierten Optik fällt die Bedienung im Alltag recht leicht und man kommt nach kurzer Eingewöhnung gut zurecht. Einen klassischen Getriebehebel gibt es wie bei den meisten E-Autos nicht, stattdessen wird die Gangstufe über ein Drehrad auf der Mittelkonsole ausgewählt. Die meisten Schalter sind ausreichend groß und klar beschriftet (Symbole oder in Englisch) sowie im Blickfeld des Fahrers. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die Einstellung von

Sitzen (elektrisch) und Lenkrad (manuell) geht intuitiv und problemlos von der Hand.

Die Fahrzeugeinstellungen können komplett über das große Zentralsdisplay vorgenommen werden, die Menüs sind aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten recht umfangreich, nach etwas Eingewöhnung aber gut beherrschbar. Der 12,3 Zoll große Hauptbildschirm wird über Touch-Eingaben bedient, ist hoch positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Die Instrumente sind auch komplett digital und in gleicher Größe ausgeführt; sie sind bei Tag wie bei Nacht einwandfrei ablesbar, allerdings ist die

Geschwindigkeitsanzeige vergleichsweise klein und nach links gerückt und in dieser Position je nach Einstellungen von Sitz und Lenkrad vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Gegen Aufpreis ist ein großformatige Head-up-Display mit Augmented-Reality-Funktionen erhältlich.

⊖ Die Bedienung der Klimatisierung ist recht umständlich, da es dafür kein separates Bedienfeld gibt. Stattdessen muss auf der berührungsempfindlichen Bedienleiste unterhalb der mittleren Lüftungsdüsen zunächst das Lüftungssymbol angewählt werden, erst dann werden die zuvor erkennbare Beschriftung der Schnellwahltasten ausgeblendet und es erscheinen die Symbole und Beschriftungen der Klimatisierung. Die beiden Drehregler, die zuvor für die Lautstärke und zum Scrollen bzw. für die Senderwahl zuständig waren, werden zur Temperaturregelung umfunktioniert. Ebenfalls unpraktisch: Die Taste für die elektrische Handbremse ist links vom Lenkrad platziert und dort in einem Notfall vom Beifahrer nicht zu erreichen.

## 1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der KIA EV6 ist bereits in der Basis serienmäßig mit einem Navigationssystem inkl. Radio (mit DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto ausgestattet. Leider lässt sich das Smartphone nur mithilfe eines USB-Kabels auf dem Zentralsdisplay spiegeln, weshalb die serienmäßige induktive Ladeschale für Nutzer der beiden Smartphone-Schnittstellen leider nur die Hälfte wert ist. Gegen Aufpreis ist auch ein Meridian-Soundsystem mit 14 Lautsprechern erhältlich. Ebenso Serie sind vier USB-C-Anschlüsse, wobei die beiden



Die Materialanmutung ist der Fahrzeugklasse angemessen, an der Verarbeitungsqualität gibt es nichts zu mäkeln. Die Bedienung ist weitgehend funktionell. Ausnahme hiervon ist jedoch die Klimaanlage, zu der man erst über eine Menüführung gelangt und deren Einstellung über eine Mehrfachbelegung der wenigen Drehregler geschieht.

hinteren an ungewohnter Stelle an den Seiten der Vordersitze angebracht sind. Darüber hinaus ist neben 12-V-Anschlüssen vorn und im Kofferraum auch eine 230-V-Steckdose unter der Rückbank enthalten.

Per App kann man viele Funktionen des Autos fernüberwachen oder -steuern (Remote Access). Für das Navigationssystem gibt es neben den Online-Verkehrsinformationen auch Kartenupdates über die eingebaute SIM-Karte, ebenso sind Over-the-Air-Updates (OTA) für das Infotainment-System möglich.

## 1,8 Raumangebot vorn

⊕ Vorn bietet der EV6 gute Platzverhältnisse und bietet selbst für zwei Meter große Hünen ausreichend Platz. Auch subjektiv gibt es dank des flachen Armaturenbretts ein angenehmes Raumgefühl, wenngleich die schmalen Seitenfenster nicht allzu viel Licht in den Innenraum lassen. Ein Panorama-Glasschiebedach ist für die Basisausstattung nicht zu haben.

## 3,0 Raumangebot hinten

Das Raumangebot ist nicht sonderlich üppig. Dies liegt an der mäßigen Kopffreiheit, die lediglich für rund 1,90 m große Insassen ausreicht. Hier muss der EV6 seiner flachen und nach hinten abfallenden Dachlinie Tribut zollen. Dies ist schade, da die Beinfreiheit aufgrund des sehr großen Radstands von 2,90 m riesig ausfällt. Das Raumgefühl wird durch die vergleichsweise niedrige Dachlinie, die schmalen Seitenscheiben und die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule eingeschränkt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

## 2,5 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung variierbare 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 ausgeschlagen sind. Das Handschuhfach 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.

Das Fahrwerk ist recht straff abgestimmt, der Federungskomfort fällt in der Folge nur durchschnittlich aus. Besonders innerorts spricht das Fahrwerk recht steifbeinig an und

Unebenheiten dringen eine Spur zu deutlich zu den Insassen durch. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten der Feder-Dämpfer-Einheit. Auf der Autobahn liegt der EV6 auch dank des langen Radstands recht ruhig, auch wenn er tiefe Bodenwellen aufgrund der straffen Abstimmung gelassener absorbieren dürfte.

### 2,6 Sitze

In der zweiten Sitzreihe sind die beiden äußeren Plätze ordentlich konturiert, allzu viel Seitenhalt darf man aber wie üblich nicht erwarten. Selbst Erwachsene können dort annehmbar über längere Zeit sitzen. Die Neigung der Lehnen lässt sich einstellen, im Gegensatz zum Ioniq 5 lässt sich die Rückbank allerdings nicht in Längsrichtung verschieben. Um die flache Dachlinie zu kaschieren, wurde die Rückbank recht tief montiert. Dies hat zur Folge, dass die Knie der Fondinsassen vergleichsweise stark angewinkelt sind.

⊕ Der Testwagen ist mit den aufpreispflichtigen „Premium-Relaxion“-Komfortsitzen für Fahrer- und Beifahrersitz ausgestattet. Sie bieten neben einer elektrischen Sitzverstellung samt Memory-Funktion (nur für Fahrer) auch eine elektrische Zweiwege-Lendenwirbelstütze. Die Sitze sind ordentlich konturiert und bieten eine angenehme Rückenunterstützung. Der Seitenhalt ist gut, dürfte aber im oberen Lehnenbereich aber etwas kräftiger ausgeprägt sein.

## 2,5 Innengeräusch

⊕ Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche. Folglich ergeben sich bei Elektroautos ebenfalls Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat KIA einen ordentlichen Job gemacht, bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 67,0 dB(A) – das ist ein

zufriedenstellender Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge problemlos erreichen können. Auf rauer Fahrbahn sind die Abrollgeräusche der 19 Zoll-Räder recht deutlich zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, ab mittleren Geschwindigkeiten dominieren die Windgeräusche die Klangkulisse..

## 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 serienmäßig, beheizbare äußere Fondsitze, belüftete Vordersitze und getönte Scheiben ab der B-Säule sind gegen Aufpreis zu haben.

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

## 1,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,3 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 168 kW/229 PS und liefert 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 5,1 s. KIA verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 7,3 s, die Höchstgeschwindigkeit wird erst vergleichsweise spät bei 185 km/h abgeregelt. Hier lassen die Koreaner deutlich mehr zu als etwa VW, die den ID.4 bereits bei 160 km/h an die elektronische Leine legen.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der E-Antrieb kann hinsichtlich der Laufkultur vollauf überzeugen. Es sind weder Vibrationen zu spüren noch störende Motorgeräusche 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.

### 0,8 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.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 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 Ausweichtest 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 bietet eine ordentliche Rückmeldung, fühlt sich durch die starke Lenkkraftunterstützung aber etwas synthetisch und entkoppelt an. Lenkbefehle werden spontan umgesetzt, der EV6 folgt präzise dem gewünschten Kurs, ohne dass nennenswerte Nachkorrekturen nötig sind. Zudem zentriert die Lenkung gut, was das Geradeausfahren entspannt. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilauswahl variieren.

## 2,8 Bremse

Das Bremsgefühl ist im Alltag in Ordnung, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Aus 100 km/h benötigt der EV6 im Notfall durchschnittlich 36,2 m (Mittel aus zehn Bremsungen). Das ist ein lediglich zufriedenstellendes Ergebnis

# 1,7 SICHERHEIT

## 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des EV6 ist bereits ab Werk sehr umfangreich. So bringt der Koreaner u. a. ein Notbremssystem samt Kollisionswarner, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung inklusive automatische Geschwindigkeitsanpassung und Lenkassistent serienmäßig mit. Auch ein Kreuzungsassistent, eine Verkehrszeichenerkennung sowie ein Müdigkeitswarner sind beim KIA ab Werk an Bord. Ein Totwinkelwarner, der mithilfe der Radarsensoren in der Heckschürze zudem eine Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren sowie eine Ausstiegswarnung realisiert, sind optional zu haben.

## 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Zum Testzeitpunkt war kein Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm für den KIA EV6 verfügbar. Da der Koreaner wie sein Konzernbruder Hyundai Ioniq 5 dieselbe Plattform nutzt, ist auch für den EV6 von einem hohen Sicherheitsniveau auszugehen.

Das Crossover wartet ab Werk mit Front-, vorderen Seitenairbags, von vorn nach hinten reichenden Kopfairbags sowie einem Centerbag zwischen den Vordersitzen auf. Seitenairbags für die Fondinsassen oder Knieairbags sind nicht

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



zu haben.

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen zwar nur für Personen bis 1,75 m, der geringe Abstand zum Dachhimmel verhindert allerdings eine Überstrecken des Kopfes. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Bei einem Unfall

## 2,3 Kindersicherheit

Ein Crashtestergebnis bezüglich der Kindersicherheit gemäß Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt nicht vor.

⊕ Der KIA 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.

⊖ Nur die vorderen elektrischen Fensterheber verfügen über einen Einklemmschutz, die hinteren müssen ohne diese Sicherheitseinrichtung auskommen – gerade dort, wo am

## 3,8 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis bezüglich der Fußgängersicherheit gemäß Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt nicht vor.

⊕ 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

## 1,3 UMWELT/ECOTEST

### 0,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest kommt der EV6 RWD mit der optionalen Wärmepumpe auf einen durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,6 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 77,4-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 87,4 kWh benötigt. Der EV6 ist sehr effizient und schneidet etwas besser ab als die

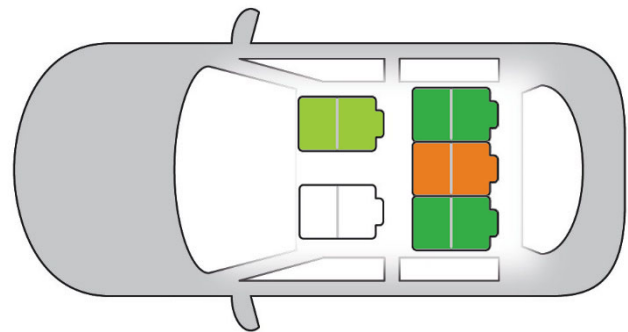
wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ 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.

ehesten Kinder sitzen und diese Schutzmaßnahme besonders sinnvoll wäre. Der mittlere Sitz auf der Rückbank eignet sich nur bedingt für die Platzierung eines Kindersitzes, hier verläuft der Gurt ungünstig und es gibt auch keine Isofixhalterungen.

### 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)

niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist ebenso Serie.

⊖ Der EV6 teilt sich die Karosseriestruktur mit dem Ioniq 5. Der Hyundai kam nur auf ein ausreichendes Ergebnis, wovon beim EV6 daher ebenfalls auszugehen ist.

meisten Konkurrenten – auch den Technikbruder Ioniq 5 kann der EV6 übertrumpfen.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den EV6 RWD mit der 77,4 großen Batterie (netto) eine Reichweite von 470 km. Aus den 18,6 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 93 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh,

veröffentlicht 11/2020, gültig ab Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest sehr gute 50 Punkte.

Der EV6 ist besonders in der Stadt sehr effizient unterwegs, dort sind Reichweiten deutlich über 500 km möglich.

## 1,7 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 CO<sub>2</sub>-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 NO<sub>x</sub>-Emissionen von 75 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der IONIQ 5 im Bereich Schadstoffe 43 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 RWD auf ausgezeichnete 95 Punkte und erreicht die vollen fünf Sterne.

## 2,8 AUTOKOSTEN

### 2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der EV6 ist mit der großen Batterie (77,4 kWh nutzbare Kapazität) und Heckantrieb ab 48.990 Euro zu haben. Die Ausstattung ist durchaus gehoben, viele Komfort- und Assistenz-Gimmick wie ACC, Klimaautomatik und Navigationssystem sind schon ab der Basis dabei. Die im Elektroalltag hilfreiche und daher empfehlenswerte Wärmepumpe kostet jedoch Aufpreis. Viele Ausstattungen sind in Pakete gefasst, immerhin sind diese in Anbetracht des Umfangs nicht sonderlich teuer. Wer die Ausstattung aufwerten möchte, kann wie beim Testwagen (58.580 Euro) den Preis erheblich steigern. Die 3.000 Euro (netto) Herstellerbeteiligung an der Elektroautoprämie relativieren den Preis etwas, ein kostspieliges Auto in seiner Klasse bleibt der Testwagen aber dennoch – selbst inklusive der aktuellen staatlichen Förderung von 6.000 Euro.

Die Unterhaltskosten halten sich im Rahmen, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig – allerdings nicht vor 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind

nur in der Haftpflicht (Klasse 18) niedrig, die Teilkasko liegt bei 23, die Vollkasko sogar bei enorm hohen 26 – so ergeben sich insgesamt hohe Versicherungskosten. Das Wartungsintervall liegt bei zwei Jahren oder 30.000 km. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeiseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. KIA gibt auf das Fahrzeug eine Herstellergarantie von sieben Jahren bzw. 150.000 km, je nachdem, was zuerst eintritt. Die Traktionsbatterie ist dabei eingeschlossen, zudem garantiert KIA eine Batteriekapazität von 70 %.

**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EV6 (58 kWh)	EV6 (77,4 kWh)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	168 (229)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/0	350/0
0-100 km/h [s]	8,5	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	16,6/16,6 kWh E	16,5/16,5 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/26/23	18/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	68	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	763	798
Preis [Euro]	44.990	48.990

## 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

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	168 kW (229 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	56 kW
maximales Drehmoment	350 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,6 kWh/100km/471 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./77,4 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	87,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	7 Jahre, 150.000 km, 70%

### REKUPERATION

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

### KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	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	10 % SoC
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	Ja
Position der Ladeklappe	Heck, rechts
Entriegelung Ladekabel	per Schlüssel

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 12 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

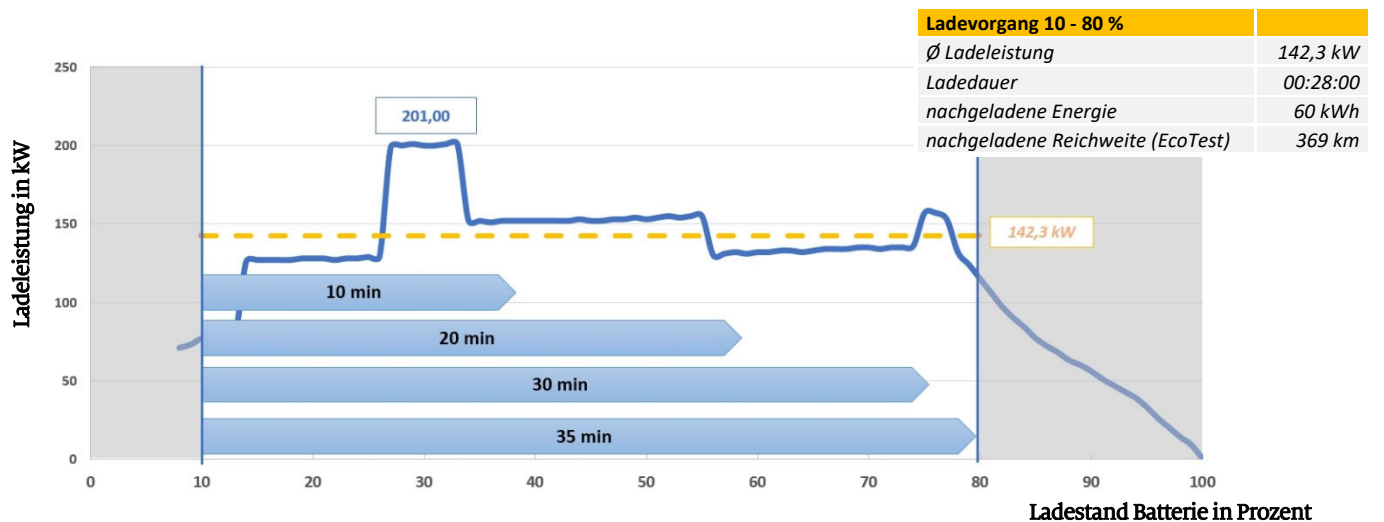
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (am Ladeanschluss)

### LADEMÖGLICHKEITEN

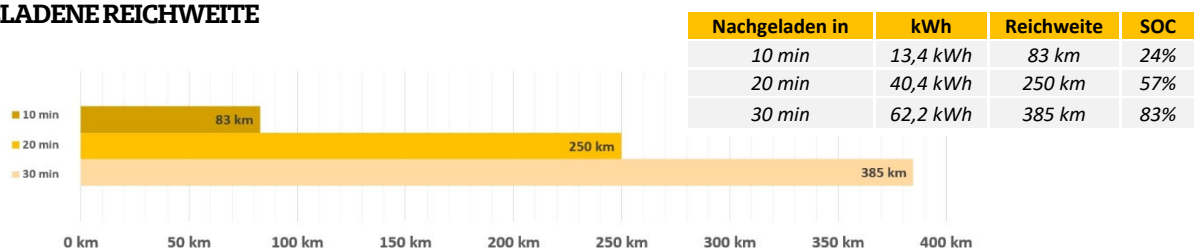
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	10 A	2,3 kW	38 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	9 - 16 A	6,2 - 11 kW	14 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 240 kW	28 min

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	168 kW/229 PS
Maximales Drehmoment	350 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,5 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	2,49 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.680/1.880/1.550 mm
Leergewicht/Zuladung	1.985/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490/1.300 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	100/80 kg
Batteriekapazität (netto)	77,4 kWh
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Korea. 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	36,2 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 105V
Reifenmarke Testwagen	Kumho Ecsta PS71
Wendekreis links/rechts	12,0/12,4 m
Ecotest-Verbrauch	18,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 93 g/km)
Reichweite	470 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	1.995/430 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/795/1.325 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>95 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>78 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>134 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>491 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	798 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/23		
Basispreis EV6 (77,4 kWh)	48.990 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.09.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	58.580 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.103 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	2.700 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	990 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/990 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	990 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.590 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

### AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: März 2022

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