

KIA EV-6

by km 24.12.22

Das Auto ist die Kia-Version des Hyundai Ioniq5, technisch fast gleich (der erste IQ5 hatte einen Akkupack weniger und somit 72 statt 77 kWh Kapazität), optisch allerdings völlig anders. Und – lt- Hy/Kia-Entwicklern – hat der Kia eine besser zu Europa passende Fahrwerksabstimmung.

Nach meiner Probefahrt mit dem IQ5 (siehe DL vom August 21) hatte ich mich dafür entschieden, zur Überbrückung bis zum EV-6 einen gebrauchten Soul EV zu kaufen, der mir inzwischen ans Herz gewachsen ist. Leider schiebt Kia den EV-4 auf den St.-Nimmerleinstag, daher habe ich den EV-6 schließlich im Mai 22 bestellt. Ich wollte keinen der allerersten Serie haben nach den schlechten Erfahrungen mit Tesla und PSA („Opel“), meiner wird dann schon einer des Modelljahres 23 sein (sofern er dann bald mal kommt...) . Da mein Kia-Lieblingshändler nun einen heckgetriebenen EV-6 als Vorführer hat, bin ich den vor ein paar Tagen während der Inspektion des E-Soul meiner besseren Hälfte für ca 1,5 Std gefahren. Leider bei fiesem Regenwetter, somit kann meine Bewertung nur oberflächlich sein.



Jahreszeitgemäß hatte er Winterreifen (Michelin) drauf in 20Zoll, die nicht wirklich so leise waren, wie man es sich für ein E-Fzg. wünschen würde.

Auffälligkeiten zu Lack und Spaltmaßen gab es nicht, was bei dem Wetter halt nicht verwundert. Türbetätigung und Geräusche alle OK (Note um die 8).

Einsteigen und Aussteigen vorn, dann hinten nach vorderer Sitzeinstellung auf mich (1,84 Körperlänge (=sehr nahe der Norm für 95%-Mann)): durchweg problemlos. Flüssig, ohne Verrenkungen. Allerdings kann ich hinten sitzend meine Füße nicht unter den Vordersitz schieben (der bei mir ganz unten steht), was die Beinposition hinten sitzend doch etwas unkommod macht (Note 6). Vorn alles Bestens, auch die Kopffreiheit. Die Alcantara Sitzbezüge der GT-Line (inkl Sitzheizung und -belüftung!) machen einen „will haben“ Eindruck. Ob da die (Kunst-)Ledersitze mithalten können, die ich bestellt habe... (?)



Einstellung der Sitze, der Lenksäule: einwandfrei (elektrisch). Der Fahrersitz hat 2 „Memory“ Sitzpositionen, die leider nicht die Spiegel mit einstellen (das konnte Opel anno 1991 im Omega besser!).

Ablagen: reichlich, Handschuhfach mit herkömmlicher Klappe, aber sehr groß.



Handy-Ladeschale prominent auf der Mittelkonsole. Die „Touch-Schalter“ am vorderen Ende der Konsole etwas versteckt und leider ohne haptischen Druckpunkt. Die Handbremse wie bei Mercedes-selig vorn links unter der Armaturentafel. Naja... Zwischen den Füßen von Fahrer- und Beifahrer*in ist eine große Ablagewanne, in die auch die großen „Hand“taschen passen, wie sie meine Frau immer rum schleppt, ohne in die Füße zu rutschen.

Lenkrad passt, die Abflachung unten stört nicht. Die Warnung, dasselbige nicht loszulassen, kommt recht früh und nervt etwas. Der Soul ist da deutlich geduldiger. Die Instrumentierung ist wie im IQ5, also auch die Graphik im Fahrerdisplay, die mir nicht gefällt, wegen zu viel Ablenkung von den wichtigen Infos. Man darf nicht denken, das HUD (HeadUpDisplay) wäre eine Hilfe, denn dessen Einspiegelung in die Frontscheibe nervt mehr als sie nützt. Denn sie überblendet das vor einem fahrende Auto und das Auge weiß nicht, ob es nun auf die 80 cm Sichtabstand des Displays oder die 10-50 Meter zum Vordermann scharf stellen soll. Gerade für mich, der ich

Gleitsichtbrille und Kunstlinse trage, ein wirkliches Problem. Da sollten die Entwickler nochmal ran! Note 3.

Die Übersichtlichkeit des Autos nach vorn und seitlich ist OK, nach hinten dank kleiner (und nicht wischbarer) Heckscheibenlücke und den nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen sieht man praktisch nix. Für's rangieren ist eine sehr gute Lösung eingebaut mit Rückfahrkamera und echtem „Bird view“, siehe Bild:



Die Materialanmutung im Innenraum bei der gefahrenen „GT-Line“ ist sehr gut.

Infotainment: hab ich nicht bewertet, ist aber dem im Ioniq5 sehr ähnlich, schauen Sie meine dortige Bewertung an.

Kofferraum: sehr groß in X (=Fahrzeug-Längsachse), mit umgeklappten Rücksitzlehnen riesig. Aber durch die schräge Heckscheibe halt nicht gut in der Höhe



nutzbar

. Ein Abdeckrollo ist vorhanden und findet

seinen Stauplatz unter dem doppelten Kofferraumboden. Gut mitgedacht! Vorn ist ein Frunk, der genügend Platz bietet für das Ladekabel und den Ladeziegel, beim Allradler aber sehr viel kleiner ist und bei Tesla viel größer.

Zum Fahrwerk lesen Sie bitte meinen DL zum Ioniq5, das ist prinzipiell gleich. Lediglich die Abstimmung der Federn/Dämpfer ist weniger amerikanisch weich, sondern ein gut gelungener Kompromiss nach deutschem Geschmack, ohne so unangenehm hart zu wirken wie im Tesla M3.

Die Beschleunigung des Hecktrieblers mit dem stärkeren der beiden Motore (170 kW) ist in Eco für den Alltag ausreichend, in „normal“ etwas besser, aber erst in „sport“ kommt durch die sehr direkte Gaspedalübersetzung sowas wie Fahrspaß auf. Die Lenkung spricht in allen 2 Einstellungen eher „gemütlich“ an, was aber auch mit den Winterreifen zusammenhängen kann. Die Hinterachse „steht“ dank guter Kinematik der 5-Lenker-Achse sehr stabil und dürfte auch ungeübte Pilot(inn)en vor keine Probleme bzgl übersteuernd ausbrechendem Heck stellen.

Die Bremsen sprechen im gefahrenen Auto extrem gut an, fast schon giftig. Ausgiebige Tests waren in der kurzen Zeit und der nassen Fahrbahn nicht möglich.

Die Innenraumlüftung/Heizung hielt die Scheiben in Stellung „Auto“ beschlagfrei und zeigte folglich keine negativen Eigenschaften. Allerdings war die Fahrzeit zu kurz für eine vernünftige Aussage.

Die Rekuperation (4 stufig!) ist eher sanft, die Bedienung mit den paddels ist, wie bei Hyundai/Kia üblich, genial.

Das große Auto fährt sich hinreichend agil, prinzipiell gelten meine Bemerkungen, die ich im DL zum IQ5 geschrieben habe, der Kia ist lediglich weniger schaukelig und neigt weniger über in Kurven. Bei weiterhin gutem Komfort. „Männer“, die sportlich harte Fahrwerke suchen, sollten lieber den GT fahren. Für mich stellt die gewählte Abstimmung einen alltagstauglich guten Kompromiss aus Sportlichkeit und Komfort dar. Eine ausführliche Bewertung mache ich, sobald ich mal etliche Stunden/Tage mit dem Auto unterwegs sein darf.

Zum Verbrauch kann ich nur wenig sagen. Lt Anzeige habe ich in der kurzen Bewertungszeit inkl Autobahn und ein paar Beschleunigungsversuchen gut 19 kWh/100km verbraucht, was bei Regen und 7°C für solch ein schweres Auto nicht schlecht ist.

Ausstattungsbezug ist der EV-6 gerade mal 5 – 6000€ teurer als der Kona, dafür bekommt man doch schon einen deutlichen Happen mehr Auto und auch die modernere Ladetechnik. Wem ein 4.65 Meter langes Auto nicht zu groß ist, der sollte den EV-6 in Betracht ziehen. Kona, wie auch Soul und der alte Niro sind in der 150kW-Ausführung aber schon noch einen Schluck spritziger. Und dabei wirkt der EV-6 nicht so totgespart wie ein Model Y.