



## Kia EV6

### Van trendvolger tot trendzetter

Autotest | Kia begon ooit als trendvolger. Het wist binnen korte tijd producten na te maken en tegen een gunstige prijs aan te bieden. Gaandeweg bood Kia steeds meer kwaliteit en innovatie om uiteindelijk mee te doen met de gevestigde orde. Nu de volgende stap zetten: Kia wil de markt opschudden en de trend zetten! Kia wil dat bereiken met de EV6: een elektrische auto die anders wil zijn dan de rest.

De meeste elektrische auto's zijn hoog om ruimte te bieden aan accu's in de vloer en om in te spelen op de vraag naar SUV's. De EV6 is weliswaar hoger dan de gemiddelde auto, maar een stuk lager dan de tegenstrevers. Door de nadruk te leggen op de lengte is de EV6 veel eleganter. Daarbij geven de vele originele details de EV6 karakter. Let bijvoorbeeld op de lijn die van onder de deuren met een kleine onderbreking bij het achterwiel doorloopt tot in de achterlichten. De achterlichten zijn verwerkt in een opstaande rand op de achterklep die een belangrijke bijdrage levert aan de stroomlijn. Zo is van een noodzakelijk element een sierelement gemaakt!



**"Kia combineert alle sterke punten van elektrisch rijden, verbetert waar nodig en voegt daar ook nog een sterk karakter aan toe"**

### Ruimte

Ook het interieur is origineel en modern vormgegeven. Zelfs de stoelen hebben een bijzondere vorm. De achterkant is zo gemaakt dat de stoelen stevig liggen indien gebruikt als bed en de hoofdsteunen kunnen worden gebruikt als haakjes. De ruimte voorin is prima, maar de zithouding is misschien wel het zwakste punt van de EV6. Het stuurwiel zit namelijk op de hoogte van een gewone hatchback, terwijl de zit hoog is als in een SUV. Dat

zorgt voor een onnatuurlijke zit, waarbij menigeen iedere paar minuten vruchteloos probeert om de stoelen lager te zetten. Let op dat het optionele panoramadak de hoofdruimte ook nog eens vermindert, waardoor zelfs middellange bestuurders niet prettig zitten in de EV6. Over de ruimte achterin juist niets dan complimenten: de beenruimte is zelfs uitzonderlijk goed!



De bagageruimte is lang en breed, maar ondiep. Dit komt omdat de EV6 standaard voorzien is van achterwielaandrijving en er dus een motor onder de kofferruimte ligt. Het voordeel hiervan: indien wordt gekozen voor de variant met alleen achterwielaandrijving is onder de voorklep een extra bergruimte te vinden (52 l) waarin bijvoorbeeld een trolley of boodschappentas past. Deze zogenaamde "frunk" is in de versie met vierwielaandrijving alleen voldoende om een laadkabel in op te bergen.

## Uitrusting

Het interieur is zo opgezet dat de EV6 zijn techniek etaleert. De zwevende middenconsole en twee licht gebogen beeldschermen zorgen voor een uitgesproken moderne uitstraling. Toch is de uitrusting is feite niet moderner of innovatiever dan die van andere Kia-modellen. Alle luxe -en veiligheidssystemen zijn aanwezig, waaronder camera's rondom, een keurig verzorgd infotainmentsysteem en alle gangbare bestuurders-assistenten. Geheel nieuw is het audiosysteem van specialist Meridian. Ook dit is overduidelijk digitaal, want de klank is uiterst

kunstmatig. Het is hoorbaar dat de elektronica de muziek analyseert en razendsnel bepaalt welke filters en luidsprekers hoe worden ingezet. Dit heeft een enkele keer tot gevolg dat de gemiddelde ingebouwde luidspreker van een telefoon beter klinkt. Maar als het brein van Meridian werkt, dan is de klank fantastisch!



## Elektrisch rijden

Kia biedt alles wat elektrisch rijden aantrekkelijk maakt, te beginnen met de prestaties. Eerst is gereden met de 229 pk / 350 Nm sterke "basisversie" met alleen achterwielaandrijving. Door te kiezen voor de economische, normale of sportieve stand varieert het karakter van kalm en ingetogen tot venijnig en serieus snel. De 325 pk / 605 Nm sterke versie is bij kalm rijden stil, handelbaar en comfortabel. Echter, wanneer deze snellere versie sportief wordt gereden zijn de prestaties overweldigend.

De bestuurder kan in vijf stappen kiezen in hoeverre energie wordt teruggewonnen bij het loslaten van het stroompedaal. Op niveau 0 rolt de EV6 uit zoals een traditionele auto met verbrandingsmotor. Op niveau "max" houdt de auto zo sterk in dat de remlichten gaan branden. Niet zinnig, maar wel heel leuk: de bestuurder kan zelf kiezen of de EV6 motorgeluiden produceert. Kia zorgt voor diverse ufo-geluiden, een roffelend motorgeluid of geeft de eigenaar de keuze om zelf een geluid samen te stellen.



Ongeacht de gekozen uitvoering varieert het verbruik sterk. Wanneer kalm wordt gereden op een weinig veeleisend parcours, kan het verbruik dalen tot 14 kWh / 100. Dan kan eenvoudig 400 km op een batterij (77 kWh) worden afgelegd. Wie zich echter laat verleiden om het riant vermogen aan te spreken (en die verleiding is bijzonder moeilijk te weerstaan!) kan uitkomen op 25 of zelfs wel 30 kWh / 100! Gelukkig kan de EV6 zeer snel laden. Omdat de batterij gebruik maakt van 800 volt techniek kan onder ideale omstandigheden aan een snellader in 18 minuten van 10% tot 80% worden geladen.

## Weggedrag

De EV6 verschilt van andere elektrische auto's door de bestuurder veel keuze te geven in de reactie op zowel het intrappen als het loslaten van het stroompedaal. De belangrijkste onderscheidende factor is echter het weggedrag. In plaats van een geavanceerd elektronisch geregeld (en kostbaar) onderstel, kiest Kia voor dempers met variabele werking. Bij herhaalde, korte rimpelingen is het onderstel zacht, terwijl het onder alle andere omstandigheden juist stevig is.

Hierdoor weet de EV6 zijn gewicht goed te verhullen. Ondanks het feit dat het gevoel in de besturing matig is, is het gevoel met de auto uitstekend. Daarom is direct merkbaar dat de EV6 tot heel veel in staat is. Zodra daarvan gebruik wordt gemaakt is merkbaar dat de grenzen zeer ver liggen en dat geeft een uitgesproken superieur gevoel. Bovendien geeft vlot sturen heel veel voldoening.

Tenslotte de remmen. Elektrische auto's zijn vanwege de batterij zwaar en dat vraagt sterkere remmen. Echter, omdat meestal op de motor wordt afgeremd ("regenereren"), monteren veel fabrikanten niet geheel onterecht eenvoudige remmen op de achterwielen. Kia voorziet juist in zeer sterke remmen en daarom leent de EV6 zich ook voor langdurig en uitgesproken sportief rijden. Het rijden met de EV6 gaat mede daarom niet vervelen, net zoals het kijken naar een mooi kunstwerk of het luisteren naar mooie muziek niet gaat vervelen.



maar heeft ook een serieuze pretfactor. En daarmee is de missie geslaagd: met de EV6 zet Kia de trend! ■

## Conclusie

De Kia EV6 wil anders zijn dan de bestaande elektrische auto's. Zo heeft de EV6 een onderscheidende vormgeving en is alleen daarmee al begerlijker dan de vele elektrische SUV's die de concurrentie aanbiedt. Dit gaat niet ten koste van de binnenruimte, want die is prima. Echter, de zithouding deugt niet omdat de hoogte van het stuurwiel ten opzichte van de zithoogte niet klopt. De uitrusting is niet vernieuwend, maar de EV6 biedt wel alle luxe- en veiligheidsvoorzieningen die mogen worden verwacht van een moderne auto in dit segment. Daar bovenop biedt de EV6 het nodige "speelgoed" dat het rijden niet beter maar wel leuker maakt.

De EV6 is in de basis even snel, stil en comfortabel als andere elektrische auto's. Een belangrijk verschil is dat de bestuurder veel invloed heeft op het karakter, dat vervolgens sterk varieert van zeer comfortabel tot uitgesproken sportief. Op de batterij of de laadmogelijkheden is niet bezuinigd: de EV6 heeft een grote actieradius en kan snel worden opgeladen. Het sterkste punt is het weggedrag. Dankzij slimme ondersteltechniek is de wegligging uitmuntend en kan de bestuurder de auto goed aanvoelen waardoor het rijden heel veel voldoening geeft.

Samengevat: Kia combineert alle sterke punten van elektrisch rijden, verbetert waar nodig en voegt daar ook nog een sterk karakter aan toe. Zo is de EV6 even praktisch en verstandig als andere elektrische auto's,



# Specificaties

## Kia EV6 77 kWh GT-Line

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	468 x 188 x 155 cm
Wielbasis	290 cm
Gewicht	1.895 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Batterij	77 kWh
Bagageruimte	520/1300 l
Bandenmaat	R19

### Motor en prestaties



Vermogen	229 pk @ 1 tpm
Koppel	350 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,5 sec.
Topsnelheid	185 km/u
Verbruik gemiddeld	n.b.
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	510 km (NEDC)
CO2 uitstoot	0 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 56.895,-
Prijs instapmodel	€ 44.595,-