



Joep de Heer
3 februari 2022

Als de bliksem

Razendsnel heeft het merk Kia zich de afgelopen jaren getransformeerd. Met grote stappen is het van een underdog-positie naar de hogere regionen van het middensegment gestapt. Op precies de juiste momenten komen ze met de auto's waar de consument om vraagt. Vaak met het oog op praktische bruikbaarheid en tegen een schappelijke prijs. In de ontwikkeling wordt uiteraard handig gebruikgemaakt van de kennis en kunde van moederbedrijf Hyundai. Gelukkig tot op heden zonder in te leveren op eigen identiteit en karakter. De EV6 weet zich op uiterlijk gebied flink te onderscheiden van zijn tweelingbroer IONIQ 5. Blijft het bij deze uiterlijke verschillen? En weet Kia van de EV6 net zo'n denderend succes te maken als van de Niro? Tijd om in te stappen in elektrisch vlaggenschip EV6.



Belgisch blik

Wat je mening over het uiterlijk van de EV6 ook is; de auto komt uit de pen van niemand anders dan Luc Donckerwolke. Deze ontwerper met roots in België heeft iconische auto's op zijn naam staan als de Audi R8 Le Mans, Lamborghini Murci lago en de Gallardo. Niet de minste modellen dus. Het ontwerp van de EV6 weet direct in het oog te springen. Er lijkt in de auto een kruising samen te komen van een hatchback, gecombineerd met een cross-over. Dat maakt de auto robuust en krachtig en gelijktijdig rank en stijlvol.

Opvallend is de achterlichtunit die over de gehele breedte van achterzijde loopt. De units van de knipperlichten zijn subtiel weggewerkt onder de uitlopers van de achterlichten. Een minimalistisch ogend geheel dat doortrekt naar de flanken van de auto. De handgrepen zijn volledig verzonken in het plaatwerk en springen op naar boven als je met de sleutel in de buurt komt. Aan de voorzijde zijn de contouren van de herkenbare 'tiger nose' van Kia nog zichtbaar, echter niet zo duidelijk als het altijd is geweest.



Cockpit

De futuristische lijn van het exterieur weet ook zijn weg te vinden in het interieur. De herkenbaarheid van broeder IONIQ 5 is hier duidelijker aanwezig. Dit komt vooral terug in het scherm en een deel van de knoppen. Toch weet Kia een compleet ander thema aan te snijden de Hyundai. Waar Hyundai kiest voor ruimte en openheid, slaat Kia duidelijk de hoek van de sportiviteit in. Het interieur omarmt de bestuurder als een soort cockpit en geeft het idee snelle en volledige controle te hebben.

Kia laat zich ook van een slimme kant zien. De sneltoetsen van de klimaatcontrole en bediening van het infotainmentsysteem zijn namelijk opgenomen in hetzelfde paneel. Door het aanraken van een tiptoets kan er worden gewisseld tussen de twee snelmenu's en is het zoeken in het hoofdscherm van het infotainmentsysteem niet nodig. Gemakkelijk en geniaal tegelijkertijd; dat zouden meer fabrikanten moeten doen.

Kleine tegenvaller is de mate waarin het scherm achter het stuur is in te stellen naar persoonlijke voorkeur. Navigatiekaarten kunnen niet worden weergegeven en zelfs

mediabronnen kunnen niet zichtbaar worden in het scherm. Het zicht blijft beperkt tot het tonen van de rijhulpsystemen en algemene rijders informatie. De vrijheid om het scherm volledig naar wens in te richten zoals bij de Audi Q4 e-tron gunt Kia ons op dit moment nog niet.



Zijn tijd vooruit

Het testexemplaar beschikt over het batterijpakket van 77,4 kWh. De achterwielaandrijver komt volgens de WLTP meting 528 km ver. Veelbelovende cijfers, maar in de praktijk kwamen we met mild winterweer niet verder dan een range van 400 km met een gemiddeld verbruik van 20.3 kWh per 100 kilometer. Gelukkig niet iets om je zorgen over te maken. De auto is namelijk uitgerust met een 800V ultra-snellaadsysteem. Zijn de omstandigheden optimaal, dan kan de EV6 van 10 tot 80% bijladen in slechts 18 minuten. Opnieuw plaatsen we een kritische kanttekening, want de meeste snellaadsystemen hebben nog de techniek van 400V snelladen. Gelukkig ontwikkelt de techniek rondom elektrisch rijden razendsnel. De EV6 is in ieder geval alvast klaar voor de laadsystemen die over 5 jaar waarschijnlijk doodgewoon

gaan zijn. Dat maakt de auto ook op de lange termijn een interessante investering.

Opvallend is het strakke weggedrag tijdens het rijden. Mede door het laaggeplaatste gewicht van de accu's in de bodem ligt de auto als een huis op de weg, maar weet hij niet teleur te stellen in dynamisch rijgedrag. Zowel in bochten als in korte sprints weet de auto te overtuigen in vertrouwen en valt een glimlach niet te onderdrukken. Klein nadeel is dat de bestuurdersstoel, mede door de accu in de bodem, niet erg laag kan worden gezet. Daarmee is voor ons lange Nederlanders de zitpositie vrij hoog, wat een sportieve beleving in de weg kan staan.



Bitterballen op de parkeerplaats

Wie in de race is voor een EV6 mag de keuze maken uit vier verschillende aandrijflijnen. Het accupakket van 58 kWh zal je brengen waar je moet zijn, zonder veel poespas. Met 170 pk / 125 kW weet de 1.775 kg wegende auto in 8,5 seconden de sprint naar de 100 km/u te volbrengen. De accucapaciteit van 58 kWh is echter kleiner dan de andere modellen, dus zal je vaker aan de laadpaal staan. De keuze door te sparen voor de 77,4

Kia EV6 77.4 kWh RWD Plus

kWh accu is een verstandige. Je kan met dit accupakket meer kilometers maken, hebt meer power en hebt een trekgewicht tot 1.600 kg. De vermogensvarianten lopen hierin uiteen van 168 kW / 229 pk tot 430 kW / 585 pk met vierwielaandrijving.

Alle modellen zijn standaard al vrij vol uitgerust met opties. We raden je echter niet aan voor het standaardpakket Air te kiezen, omdat hierin geen warmtepomp in is opgenomen. Een warmtepomp kan door gebruik van restwarmte het rijbereik flink vergroten en de accu beter op temperatuur brengen tijdens warmte en kou. Naast de warmtepomp krijg je ook de beschikking over Vehicle-2-Load (V2L). Dit systeem bezorgt je een volwaardig stopcontact gekoppeld aan de auto accu. Waterkoker, elektrische fiets of airfryer worden van stroom voorzien door de auto. Zo worden tussenstops pas echt interessant.



Sterk totaalpakket

Tijd voor de prijslijst. Starten doet de EV6 bij 44.595,- euro. De testauto waar wij mee rondrijden heeft een prijs van 52.890,- euro en is daarmee compleet uitgerust. Veel

actieve veiligheid, een heerlijk geluidssysteem, een warmtepomp, vegan leder, volledig LED en 19 inch lichtmetaal. Uiteraard kan je het nog bonter maken met glazen schuifdaken en head-up displays, maar daarvoor moet je uiteraard dieper in de buidel tasten. De dikste GT versie die later dit jaar gaat komen start bij 63.595,- euro.

Met een complete versie voor 52k en een startprijs van 44.595,- euro loopt de EV6 mooi in lijn met zijn concurrenten. Zo start de populaire Skoda Enyaq met een prijs van 42.690 en de IONIQ 5 bij 43.500,- euro. Iets hoger in de prijslijst staat de Mustang Mach-E met 49.925 euro. Wil je maximale ruimte tegen een minimale prijs en toch elektrisch rijden? Dan kan de Aways U5 nog het overwegen waard zijn, deze start bij 39.990,- euro.

Wat een eigen karakter heeft Kia de EV6 meegegeven. Hoewel de IONIQ 5 en de EV6 hetzelfde platform delen weten ze zich helemaal van elkaar te onderscheiden. We maken de balans op; een krachtig uiterlijk, moderne techniek, praktische bruikbaarheid en nu al helemaal klaar voor de toekomst. Klinkt als een behoorlijk sterk aanbod toch?

Plus

- + Onderscheidend ontwerp
- + Zeer moderne techniek
- + Praktische toepassingen

Min

- Instelbaarheid persoonlijke voorkeuren
- Hogere zitpositie