



autotest



Kia EV3 (58,3 kWh) Earth

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Mit dem Kia EV3 präsentieren die Koreaner den Nachfolger des Niro EV. Der kompakte Stromer übernimmt nicht nur optisch viele Anleihen vom absoluten Topmodell der Marke, dem EV9, sondern teilt sich auch das Infotainment mit den zwei hochauflösenden 12,3-Zoll-Monitoren. In der Preisklasse der elektrischen Kompakten bietet der EV3 ein gutes PreisLeistungsverhältnis. Im Test tritt der Stromer in der kleineren der beiden Akkuvarianten mit 58,3 kWh und in der mittleren Variante Earth an. Überzeugend ist der effiziente Verbrauch von 17,1 kWh/100 km, der im ÖAMTC Ecotest eine Reichweite von etwa 380 km ermöglicht. Die Nachladung an der Schnelladesäule gelingt trotz eher unterdurchschnittlicher Ladeleistung in gemessenen 29 Minuten. In Sachen Ausstattung erweist sich die Linie Earth als stimmige Mitte. Sowohl die Multimedia- und Konnektivitätsausstattung ist voll auf Stand und bietet mit kabelloser Smartphoneanbindung, Online-Navigation und Laderoutenplanung alle wichtigen Features. Auch die aktive Sicherheitsausstattung ist umfangreich: vom Abstandstempomaten mit Autobahnassistent bis zum Querverkehrwarner ist alles dabei. Die optionale Totwinkelanzeige in der Instrumentenkombination über die Außenkameras, erweist sich im Alltag als sinnvolle Ergänzung. Schade: Im Bereich Licht und Fahrwerk bieten die Koreaner keine besonderen Ausstattungen an, sowohl ein Matrix-Licht als auch adaptive Dämpfer findet man nicht in der Ausstattungsliste - die Konkurrenz kann damit aufwarten. Dagegen störend im Alltag: Die Fahrerüberwachung löst zu früh aus und nervt bereits nach kurzer Zeit. Zudem sollte Kia bei den Schließkräften der Fenster im Fond nachbessern. Diese liegen deutlich über dem Grenzwert des ÖAMTC Autotest und schmälern die ansonsten guten Kindertransporteigenschaften. **Konkurrenten:** u.a. BYD Atto 3, MINI Countryman Electric, Skoda Elroq, Smart #1, Volvo EX30.

+ effizienter Verbrauch und praxistaugliche Reichweite, gute Konnektivitäts-Ausstattung, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung

- Fahrerüberwachung störend, Schließkräfte der Fenster im Fond deutlich zu hoch, nur Grundausrüstung bei Licht und Fahrwerk

ÖAMTC-Urteil

AUTOTEST

1,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,8
	Fahrspaß	2,3

Ecotest ★★★★★

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

+ Die Verarbeitung von Karosserie und Kofferraum des EV3 ist gut bis ordentlich. Es gibt keine Türrahmenverkleidungen, was den Lack in den Innenraum durchscheinen lässt und die Qualitätsanmutung etwas mindert. Zudem scheppern die geöffneten Türfenster beim Schließen der Türen. Was hingegen gefällt, ist das satte Schließgeräusch der Türen. Im Kofferraum werden an den Seiten kratzempfindliche Kunststoffverkleidungen verbaut. Die Verarbeitung im Innenraum ist gut, alle Bauteile sind solide montiert. Vereinzelt finden sich schlecht entgratete Kanten, wie beispielsweise an den Sonnenblenden. Die Materialqualität in der Fahrgastkabine ist ordentlich. Die oberen Türbrüstungen sind

unterschäumt und wirken damit wertiger als im Fond, wo dies nicht der Fall ist. An den Dachsäulen wird von vorn bis hinten Kunststoff verbaut, zumindest an der A-Säule hätten die Koreaner einen Stoffüberzug verbauen können. Kritik an der Materialqualität lässt sich auch am Himmel und dem Bodenteppich üben, beide wirken nicht besonders wertig. Der Unterboden ist - wie es sich für ein Elektroauto gehört - großflächig verkleidet, nur die seitlichen Bereiche bleiben offen. Die Karosserie ist großflächig mit schwarzem Kunststoff beplankt, was kleinere Rempeler beim Rangieren eher verzeiht als teuer zu instandsetzender Lack.

3,0 Alltagstauglichkeit

Die 58,3 kWh fassende Batterie des EV3 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ-2-Stecker ist serienmäßig dabei und kann im Fach unter der Fronthaube (Frunk) verstaut werden, ein Ladegerät für die Haushaltssteckdose (Schuko) ist über das Zubehör-Programm zu beziehen. Das Laden über die Haushaltssteckdose (230 V) dauert etwa 29 Stunden und geht mit deutlich höheren Ladeverlusten als beim Laden mit 11 kW einher. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa 6 Stunden (Ladeleistung: 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauerte im Test an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule praxistaugliche 29 Minuten - die teureren Kia-Modelle mit 800-V-Batterie schaffen diesen Sprint in unter 20 min. Kia gibt eine maximale Ladeleistung in Höhe von 101 kW an, die der Testwagen mit maximal 99 kW nur knapp verpasst. Positiv ist, dass der EV3 bereits kurz nach dem Anstecken nah an seiner maximalen Ladeleistung lädt und dieses Niveau bis etwa 70 Prozent Ladezustand hält. Wichtig für kalte Tage: Der EV3 besitzt sowohl eine manuelle Batteriekonditionierung, mit der man den

Akku per "Knopfdruck" vorwärmen kann, um die Ladeleistung zu steigern als auch eine automatische Konditionierung mittels Schnelllader als angefahrenes Navigationsziel. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 380 km. Im Stadtverkehr sind mit rund 500 km auch deutlich größere Strecken möglich, auf der Autobahn oder bei tiefen Temperaturen mit um die 300 km aber auch deutlich weniger. Die Außenlänge von 4,30 m ist für die Stadt noch tauglich, der Wendekreis mit 11 m ebenfalls. Die Breite kann mit 2,09 m (inkl. Außenspiegeln) aber schon hinderlich werden. Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens 516 kg erlaubt - genug für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg transportiert werden, eine Dachreling ist serienmäßig an Bord. Die erlaubte Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt 100 kg, genug für einen Heckträger mit zwei Pedelecs. Als Zugfahrzeug ist der EV3 aber nicht prädestiniert: Sowohl ungebremste als auch gebremste Anhänger dürfen nur magere 500 kg wiegen. Eine Bereifung mit Notlaufeigenschaften oder ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht erhältlich, zumindest ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord.

3,2 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt gut. Zwar ist die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt einsehbar, lässt sich aber ordentlich abschätzen. Der Heckabschluss hinten lässt sich auf Grund des gerade abfallenden Hecks leicht einschätzen. Die Sicht auf den Verkehr ist, wie für ein SUV zu erwarten, dank der erhöhten Sitzposition gut. Die Rundumsicht fällt nur ausreichend aus, da die breiten C-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen das Sichtfeld nach hinten deutlich einschränken. Die Sicht auf Hindernisse vorn gelingt ordentlich, nach hinten ist sie deutlich schlechter, wenngleich noch ausreichend. Kia ist sich dessen bewusst und verbaut deshalb zusätzlich zu den serienmäßigen Einparkensoren an Front und Heck eine Rückfahrkamera. Letztere besitzt keine Reinigungsdüsen und ist nicht vor Verschmutzung geschützt. Optional lässt sich der EV3 mit einer 360-Grad-Kamera ausrüsten, die einen sehr guten Überblick rund um das Fahrzeug bietet. Mit im gleichen Paket ist dann auch ein Einparkassistent dabei, welcher Einparkmanöver selbstständig ausführt. Die Scheibenwischer liefern eine ordentliche Leistung ab, leider fehlen sogenannte "Aero-Wischer", die auch bei hohen Geschwindigkeiten bestmöglich funktionieren. Zudem ist der Heckwischer recht klein und hinterlässt nur ein schmales Sichtfenster. Bei den Scheinwerfern setzt Kia in jeder Version des EV3 auf ein Voll-LED-System mit statischem Fernlichtassistenten. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten Scheinwerfer mit zwölf LED-Modulen, die auch eine optisch umfangreiche Lichtsignatur an Front und Heck mitbringen, aber keinen handfesten Funktionsvorteil bringen. Beiden Lichtsystemen gemein ist die manuelle Leuchtweitenregulierung und die fehlende Scheinwerferreinigungsanlage. Die Ausleuchtung der Fahrbahn ist zumeist gut, wenngleich der Lichtkegel etwas schmal ausfällt und gerade bei Überlandfahrten etwas an Überblick zur Seite vermissen lassen. Zudem gibt es keine zusätzlichen Lichtfunktionen wie etwa ein Abbiege- oder Kurvenlicht. Kurzum: Der EV3 bietet beim Thema Licht nur eine solide Grundausstattung, die Konkurrenz hingegen deutlich mehr.

- Bei aktivierter Warnblinkanlage kann keine Fahrtrichtsungsänderung mehr angezeigt werden. Besonders hinderliche beispielsweise beim Auffahren auf ein Stauende und gleichzeitigem Spurwechsel.

2,0 Ein-/Ausstieg

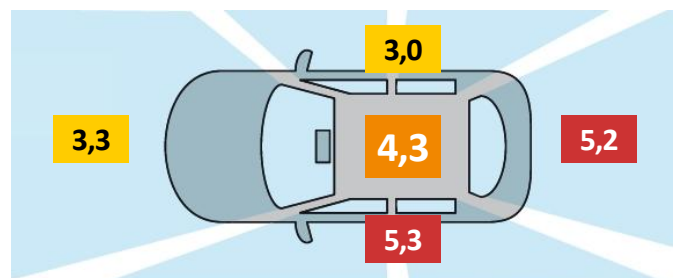
+ Der Einstieg in den EV3 gelingt gut. Der vordere Türausschnitt ist großzügig bemessen, einzig im Kopfbereich könnte der waagrecht verlaufende Dachbereich noch mehr Raum bieten. Förderlich für einen komfortablen Ein- und Ausstieg ist darüber hinaus die erhöhte Sitzposition, bei der die Sitzfläche 54 cm über der Straße liegt (Sitz in unterster Position). Die Rücksitzbank lässt sich ebenfalls recht leicht erreichen, doch auch hier limitiert das niedrig verlaufende Dach den Einstieg für größere Personen.



Die Rundumsicht ist nach hinten eingeschränkt. Serienmäßig helfen Einparkensoren und eine Rückfahrkamera, optional ein 360-Grad-Kamerasystem.

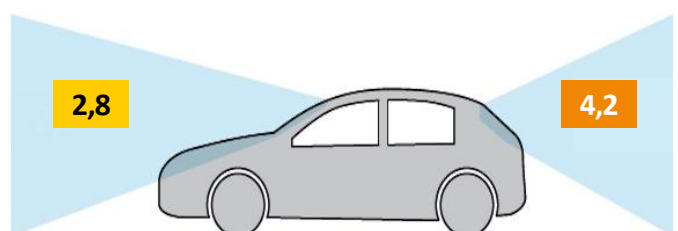
Rundumsicht

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.

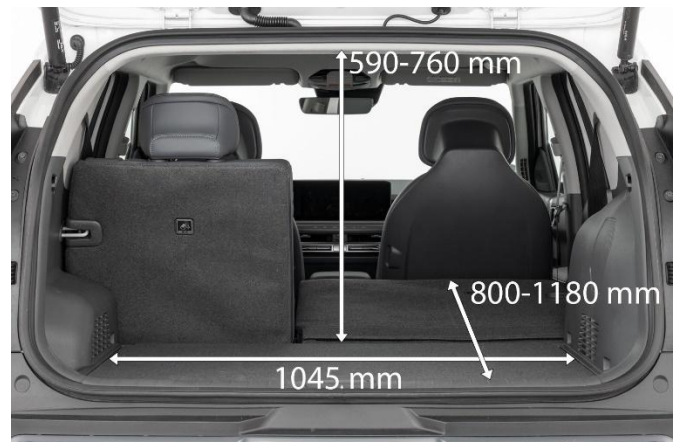


Zudem ragt der hintere Radlauf in den Türausschnitt. Positiv: Da es hinten keinen Mitteltunnel gibt, gelingt das "Durchrutschen" mühelos. Die Ver- und Entriegelung klappt einfach dank des serienmäßig verbauten schlüssellosen Zugangssystems. In der Ausstattungsvariante Earth kann der Kia auch mit dem eigenen Smartphone auf- und abgeschlossen werden. Die flächig versenkten Türgriffe sind in der Handhabung mitunter etwas hinderlich, klassische Bügelgriffe wären hier die

nutzerfreundlichere Wahl. Der schlüssellose Zugang verfügt über einen zuverlässigen Diebstahlschutz, mittels Funkverlängerer kann die Zentralverriegelung nicht überlistet werden.

2,3 Kofferraum-Volumen

+ Der Kofferraum des Kia EV3 fasst ein großzügiges Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung, aufgestellte Rücksitzlehnen) von 420 l. Zudem verfügt er über einen variablen Ladeboden, mit dem sich vom Standardvolumen 125 l nach unten abtrennen lassen. Unter dem Ladeboden in tiefster Position befinden sich weitere 25 l Stauraum für kleine Utensilien. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unters Dach, fasst das Gepäckabteil 555 l. Alternativ lassen sich neun Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich 770 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.305 l Stauvolumen verfügbar.



Das Ladevolumen ist in allen Konfigurationen großzügig, der Ladeboden kann nach oben oder unten versetzt werden.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist ordentlich. Die Heckklappe ist serienmäßig konventionell zu öffnen, im Paket bietet Kia auch eine elektrische Öffnung mitsamt Fußkick-Funktion an. Zudem lässt sich dann die Öffnungshöhe einstellen, was bei niedrigen Parkgaragen von Vorteil sein kann. Die subjektive Nutzbarkeit geht ebenfalls in Ordnung, ein Talent des Kia ist diese Disziplin allerdings nicht. Die Ladekante liegt 77 cm über der Fahrbahn und damit ziemlich hoch. Der variable Ladeboden besitzt keine Halterung, wenn man ihn aufstellt und auch das Rollo lässt sich nicht an einem definierten Ort verstauen. Des Weiteren gibt es keine Steckdose im Kofferraum und die Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer kleinen LED-Leuchte fällt spärlich aus. Kaum ins Gewicht fällt die zwei Zentimeter hohe Bordwand; ist der variable Ladeboden in der unteren Position beträgt sie 18 Zentimeter. Die Heckklappe öffnet weit genug, erst ab einer Körperhöhe von über 1,95 m muss man auf den Kopf achten, um sich nicht zu stoßen.



Die Ladekante liegt hoch, der Kofferraum ist optional elektrisch zu öffnen.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Variabilität des Kofferraums fällt passabel aus. Die Rücksitzlehne lässt sich nur zweiteilig asymmetrisch teilen, eine Durchlademöglichkeit gibt es nicht. Die Entriegelung muss über die Fondtüren erfolgen, im Kofferraum selbst gibt es keine Möglichkeit. Immerhin: Es gibt Halterungen für die Gurte, damit sie nicht eingeklemmt werden können. Dank der vier Arretierungen in den Seitenverkleidungen lässt sich bodennah ein Gepäcknetz

einspannen. Links gibt es ein kleines offenes Fach, Taschenhaken verbaut Kia nicht.

+ Unter der Frontklappe befindet sich ein gut nutzbarer Frunk mit 15 l Stauvolumen, der für das mitgelieferte Typ-2-Ladekabel ausreicht.

2,4 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite angepasst werden, der Verstellbereich ist ausreichend - eine elektrische Einstellung gibt es nicht. Die Pedale sind günstig angeordnet. Der Motorstart erfolgt über den Knopf am Fahrtrichtungshebel, der als zweiter Lenkstock rechts unten hinter dem Lenkrad ausgeführt ist - für einen Neuling hinter dem Steuer des EV3 ungewohnt. Hat man die Position aber mal verinnerlicht, erweist sich das Konzept durchaus als praxistauglich. Der Startknopf wie auch die Modi D, N, R und P sind beleuchtet, die ausgewählte Stufe farblich abgesetzt. Die beiden Displays im Cockpit des EV3 sind mit 12,3 Zoll vorbildlich groß, damit steht er sogar dem Topmodell EV9 in nichts nach. Das Kombiinstrument ist in den meisten Einstellungen klar gezeichnet und auch die Anzeige zwischen den Instrumenten gut ablesbar. Der Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und damit passend im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Das separate Klimabedienteil zwischen den beiden Monitoren ist übersichtlich gestaltet, allerdings wird es teilweise vom Lenkradkranz verdeckt. Schnellwahltasten für Hauptmenüs wie Navigation oder Medienwiedergabe gibt es ebenfalls - allerdings als Sensorflächen stirnseitig an der Instrumententafel. Das sieht modern aus, bringt ergonomisch betrachtet aber nur Nachteile mit sich (keine klare Abgrenzung, nicht haptisch fühlbar, kein klarer Druckpunkt). Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Automatik vorn. Für die Einstellung der Lautstärke gibt es noch eine separate kleine Walze an zentraler Stelle, auch die Tasten am Lenkrad sind klar definiert und durch Wippen und Walzen flankiert



Die klassischen Tasten am Lenkrad sind blind bedienbar, die Touchfelder für Hauptfunktionen unter dem Monitor hingegen nicht. Zudem wird die Klimabedieneinheit vom Lenkrad verdeckt.

- so kann man den Kia mit der Zeit, ohne den Blick von der Straße abzuwenden zielsicher bedienen.

- Der Schalter für die elektrische Handbremse ist links unter dem Lenkrad versteckt und so für den Beifahrer im Notfall praktisch nicht erreichbar. Man muss sich zum Schließen der komplett geöffneten Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen wenig günstig platziert sind. Das Head-up-Display, welches Blickabwendungszeiten minimieren und damit die Fahrsicherheit erhöhen kann, ist nur in der höchsten Ausstattungsvariante GT-Line bestellbar.

1,7 Multimedia/Konnektivität

+ Um im Kia EV3 in Sachen Multimedia und Konnektivität gut ausgestattet zu sein, muss man keine teuren Optionen wählen. Bis auf das höherwertige Harman/Kardon-Soundsystem ist auch beim Earth alles dabei, was ein modernes Auto benötigt. Ein Radio mit DAB-Empfang, Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, auch ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Over-the-Air-Updates sind ebenfalls möglich, um mit künftigen Updates das Infotainment auf Stand zu halten, ohne den Händler besuchen zu müssen. Die Fahrtrouten können online in der Cloud berechnet werden, sodass genauere Verkehrsprognosen und Ankunftszeiten sowie zuverlässigere Neuberechnungen der Route möglich werden. Ladestopps werden in die Routenplanung integriert, auch wird die Ladezeit in der Gesamtreisezeit berücksichtigt. Das Navi macht außerdem Vorschläge, bis zu welchem Batteriestand man

jeweils laden sollte, damit die geplante Route aufgeht. Die integrierte Sprachsteuerung verfügt über Basisumfänge, man kann alternativ die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones nutzen. Es gibt USB-Anschlüsse vorn und hinten, für die vorderen Plätze zudem eine 12-V-Steckdose. Über die induktive Ladeschale in der Mittelablage kann man ein entsprechendes Smartphone aufladen. Der Kia EV3 verfügt zudem über die sogenannten KIA Connect Onlinedienste, die zahlreiche Funktionen wie Live Services (u. a. Verkehrsinformationen, Wetter, Ladesäulen, Parkhaussuche) und Remote-Funktionen über die integrierte SIM-Karte ermöglichen. Mittels der Smartphone-App können auch verschiedene Fahrzeuginformationen wie Ladestand und -status abgerufen werden. Es ist überdies möglich, verschiedene Nutzerprofile anzulegen und mit der Kia-App zu verknüpfen.

2,0 Raumangebot vorn

+ Das Raumangebot reicht vorn für bis zu zwei Meter große Insassen, die Kopffreiheit bietet dann sogar noch zusätzlichen Platz. Die Innenraumbreite ist der Klasse entsprechend, man fühlt sich keineswegs beengt. Die subjektive Raum-wahrnehmung ist dank des hellen Fahrzeughimmels recht gut. Eingeschränkt wird sie durch die hohe Seitenlinie und die eher schmalen

Seitenfenster. Wer auf die letzten Zentimeter Kopffreiheit verzichten kann, bestellt das optionale Glasschiebedach, welches nochmal mehr Licht in den Innenraum bringt. Bei Fahrten in der Dunkelheit gefällt die optionale mehrfarbige Ambientebeleuchtung. Sie lockert den Innenraum auf und schafft ein besseres Raumgefühl bei Nacht.

2,8 Raumangebot hinten

Das Platzangebot im Fond ist ordentlich. Die Kopffreiheit reicht für bis zu 1,90 m große Personen, die Beinfreiheit theoretisch sogar für bis zu zwei Meter Körpergröße. Die Innenbreite ist für zwei Passagiere passend, zu dritt wird es auf langem Strecken vermutlich zu eng. Das subjektive Raumgefühl ist hinten nochmal etwas beengter als in der ersten Reihe. Dies liegt auch hier an der hohen Seitenlinie und den schmalen Seitenfenstern. Hinzu kommt die recht wuchtige C-Säule, die den Blick nach draußen blockieren kann und ohne Fenster auskommt.



Das Platzangebot auf der Rücksitzbank ist gut, das subjektive Raumempfinden eingeschränkt.

2,7 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität des EV3 beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehne. Eine Längs- oder Neigungsverstellung gibt es nicht. Ablagen bietet der Koreaner Offene wie Geschlossene. Zwischen den Vordersitzen gibt es ein großes offenes Fach, das auch die beiden Becherhalter beherbergt. Stirnseitig befindet sich die Ablage für das Smartphone. Obwohl die Ablageflächen hier großzügig ausfallen, sind sie zu tief positioniert. Unter der Mittelarmlehne gibt es kein Fach, doch ein Teil der Lehne lässt sich nach vorn wie ein kleiner Tisch ausfahren. Praktisch, um während einer Ladepause beispielsweise ein iPad oder die Brotzeit abzustellen. Das Handschuhfach fällt recht groß aus und ist

beleuchtet, aber nicht abschließbar und ohne geräuschkämpfende Oberfläche. Die Fächer in den Türen sind vorn ausreichend dimensioniert und fassen auch 1-Liter-Flaschen problemlos. Hinten fallen sie kleiner aus, sind aber dennoch praxistauglich. Weitere Ablagen hinten findet man in Form eines offenen Fachs am Ende der Mittelkonsole, den geschlossenen Lehnentaschen und den beiden Becherhaltern in der ausklappbaren Mittelarmlehne.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

Das Fahrwerk des EV3 besteht aus einer klassischen MacPherson-Vorderachse sowie einer Mehrlenkerachse hinten. Die Dämpfer sind in jeder Ausstattungsvariante konventionell. Optionale Adaptivdämpfer, wie beispielsweise beim Konkurrenten Skoda Elroq, gibt es nicht. Dennoch gelingt dem EV3 ein passender Kompromiss aus Komfort und Dynamik, für ein wirklich gutes Fahrwerk fehlen aber noch ein paar Prozentpunkte. So übertragen sich Fahrbahnunebenheiten vor allem innerorts spürbar an die Insassen, so richtig in Ruhe lässt einen der EV3 dann nicht. Einzelhindernisse wie abgesenkte Gullydeckel oder Schlaglöcher hingegen pariert

der Koreaner zumeist gut. Auf der Autobahn bewegt man sich in der Regel auch komfortabel, stößt man auf Abschnitte mit kurzen Wellen, lässt einen das Fahrwerk das aber spüren. Auf der Landstraße könnte der Aufbau in zügig gefahrenen Kurven noch etwas ruhiger liegen, der EV3 nimmt sich seine Freiheiten, ohne aber zu schaukeln. Querhindernisse wie Geschwindigkeitsschwellen überwindet der Stromer ohne große Mühen.

2,7 Sitze

Serienmäßig verbaut Kia im Modell Earth in den Grundfunktionen mechanisch einstellbare Vordersitze inklusive Höhenverstellung für den Beifahrersitz. Mit dem entsprechenden Zusatzpaket ist der Fahrersitz elektrisch einstellbar (inklusive Sitzflächenneigung) und mit einer Lendenwirbelstütze ausgestattet. Die Memory-Funktion ist genauso wie die Lendenwirbelstütze für den Beifahrersitz dem Topmodell GT-line vorbehalten. Die Sitze sind sowohl an der Sitzfläche als auch an den Lehnen körpergerecht geformt. Der Seitenhalt ist entsprechend der Performance des EV3 passend gewählt und bietet den nötigen Halt, ohne einzuengen. Lobenswert ist der

Einstellumfang der Kopfstützen, welche sich nicht nur in der Höhe, sondern auch in der Längsrichtung einstellen lassen. Der Gurtaustritt lässt sich an die Fahrerstatue anpassen, die Mittelarmlehne hingegen bleibt fixiert. Auf der Rücksitzbank warten außen ebenfalls gut gepolsterte Sitze, der Seitenhalt fällt aber zu gering aus. Der mittlere Sitz ist schmal und recht straff gepolstert. Die Sitzposition der äußeren Plätze ist langstreckentauglich, auch wenn der Kniewinkel etwas spitz ausfällt. Sowohl vorne als auch hinten fallen die Armlehnen in den Türen positiv auf: sie sind weich gepolstert.

2,4 Innengeräusch

+ Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h beträgt 67,2 dB(A), was einem ordentlichen Geräuschkomfort bei dieser Geschwindigkeit entspricht. Bei niedrigerem Tempo ist die Dämmung nochmals wirksamer, hier ist der EV3 für seine Klasse

auffallend leise. Fahrgeräusche werden demnach gut gefiltert, den Antrieb hört man quasi nicht. Windgeräusche treten nicht über Gebühr und nicht lokal gebündelt in Erscheinung.

2,2 Klimatisierung

+ Eine Zweizonen-Klimaatomatik samt Stand-klimatisierung ist beim EV3 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. Eine vollwertige Umluftautomatik ist nicht vorhanden, immerhin aktiviert der EV3 die Umluftfunktion beim Durchfahren eines Tunnels und beim

Reinigen der Frontscheibe. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie am Ende des Mitteltunnels zur Verfügung. Die Sitzheizung vorn und Lenkradheizung sind im Modell Earth stets serienmäßig, getönte Scheiben ab der B-Säule sind gegen Aufpreis zu haben. Belüftete Vordersitze bietet Kia nur im Topmodell GT-Line an.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

+ Der Kia EV3 verfügt unabhängig von der Akkugröße immer über einen Elektromotor an der angetriebenen Vorderachse. Die permanenterregte Synchronmaschine leistet 150 kW/204 PS und ein maximales Drehmoment von 283 Nm. Damit ist der Koreaner für den Alltag ausreichend gut motorisiert. Dass sich der EV3 im Antritt kraftvoll anfühlt, belegt die Zeitmessung: Von 15 auf 30

km/h geht es in unter einer Sekunde. Damit fädelt der Koreaner zügig in den fließenden Verkehr ein. Von 60 auf 100 km/h wird in 3,9 s beschleunigt, von 80 auf 120 km/h in 5,3 s. Kia verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 7,5 s, die Höchstgeschwindigkeit wird schon bei 170 km/h abgeregelt.

1,1 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 gut gekapselt ist. Der

Elektromotor zieht vom Start mit leichter Verzögerung, aber mit Nachdruck an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen spürbar nach.

0,9 Schaltung/Getriebe

+ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EV3 kein Getriebe mit verschiedenen

Übersetzungsstufen. An das Einstellen der Fahrstufe über den Hebel am Lenkstock unten rechts muss man sich gewöhnen,

funktional ist er dann durchaus. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Über die Schaltwippen am Lenkrad kann man die Rekuperation beeinflussen, von freiem Rollen über verschiedene

Verzögerungsstufen bis hin zu einer automatischen, dynamischen Rekuperationssteuerung ist alles möglich. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

+ Die Fahrstabilität des Kia EV3 ist in nahezu allen Disziplinen gut. Reißt man bei Geradeausfahrt vehement am Lenkrad (Beispiel Schreckmoment), setzt der Kia diesen Lenkimpuls zwar in eine deutliche Fahrtrichtungsänderung um, bleibt dabei aber fahrstabil und stellt den Fahrer vor keine großen Herausforderungen. Der Geradeauslauf ist stets gut und fördert ein entspanntes Fahren. Im ÖAMTC Ausweichtest liefert der kompakte Koreaner ebenfalls eine gute Leistung ab. Den schnellen Lenkimpuls weg vom Hindernis setzt der Kia ziemlich direkt um und gerät nur in ein leichtes Untersteuern. Das Stabilitätsprogramm arbeitet sensibel und baut moderat Geschwindigkeit ab. Die Aufbaubewegungen

halten sich in Grenzen, was der Fahrstabilität weiter zuträglich ist. Die Fahrdynamik des Koreaners kann sich ebenfalls sehen lassen. Dank der direkten Lenkung absolviert man den Weg durch die Pylonen ohne viel Lenkarbeit, das Heck wird vom ESP nicht rigoros eingebremst und lenkt ein wenig mit, was Fahrfreude vermittelt. Provoziert man in der Kurve eine schnelle Verschiebung der Achslast auf die Vorderachse (Bremsen oder schnell vom Fahrpedal gehen) drängt das Heck nur leicht, ein Gegenlenken wird nicht nötig. Die Traktion ist bei Trockenheit zumeist gut, leichten Schlupf bei Nässe könnte die Traktionskontrolle noch feiner abregeln.

2,9 Lenkung

Die Lenkung des EV3 passt in ihrem Charakter zum komfortablen Stromer. Im Vergleich zu manch anderem E-Auto fällt auf, dass die Bedienkräfte der Lenkung schon etwas höher liegen. Damit lenkt sich der EV3 nicht ganz so soft und beliebig, sondern man hat umgangssprachlich "etwas in der Hand". Beim Rangieren und Parkieren hingegen arbeitet die Lenkung leichtgängig und unterstützend - so soll es sein. Die Mitteilbarkeit der Lenkung, also das "Lenkgefühl", ist ordentlich. Die wichtigsten Fahrbahnhinhalte fühlt man, besonders gefühlvoll ist man aber nicht unterwegs. Die Mitteilbarkeit der Lenkung ist klar definiert, was ein müheloses

Geradeausfahren ermöglicht. Die Rückstellung, etwa nach dem Abbiegen, könnte ausgeprägter sein, um auch hier den Fahrer noch mehr zu unterstützen und das Lenken weiter in den Hintergrund zu rücken. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen, damit ist die Lenkung direkt, ohne aber nervös zu wirken.

- Beschleunigt man vehement, wird die Lenkung für einen kurzen Moment leicht, was die Fahrzeugkontrolle leider etwas schmälert.

1,5 Bremse

+ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Elektro-Koreaner lediglich 32,2 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - ein wirklich guter Wert. Bei moderaten Bremsungen sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei und

unauffällig. Die Rekuperation ist in ihrer Bremswirkung vielfältig einstellbar, allerdings setzt sie mit einer kurzen Verzögerung ein, was bei genauem Betrachten etwas unharmonisch wirkt.

1,8

SICHERHEIT

0,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Die aktive Sicherheitsausstattung des EV3 ist bereits serienmäßig sehr umfangreich, dafür gebührt den Koreanern ein großes Lob. Der Stromer verfügt neben der obligatorischen Verkehrszeichenerkennung über ein Notbremsssystem mit Kollisionswarner, das auch in Abbiegesituationen reagiert. Zudem serienmäßig verbaut sind der Totwinkelassistent sowie der Querverkehrswarner hinten, der zusätzlich eine Notbremsfunktion beim Ein- und Ausparken ermöglicht. Gegen Aufpreis zeigt der Kia den Totwinkelbereich mittels Kamerabild in der Instrumentenkombination an, was für die bestmögliche Übersicht sorgt. Die serienmäßige adaptive Geschwindigkeitsregelung mit automatischer Anpassung der Geschwindigkeit verfügt über einen Lenkassistenten mit Spurwechselautomatik. Ist diese aktiviert, lässt sich der eher träge Spurwechsel nicht so natürlich begleiten wie in manch anderem Modell. Das Zusammenspiel aus assistiertem Fahren und gezieltem "Mitlenken" wird dann etwas hakelig. Wie gesetzlich vorgeschrieben ist auch der Geschwindigkeitswarner (ISA) verbaut. Kia ermöglicht eine akustische Stummschaltung mittels Shortcut, die sich im Alltag als praktisch erweist - sofern man sich von der Funktion gestört fühlt. Mittels langem Drücken auf die Mute-Taste wird der Warner eingeschränkt, zeigt aber weiterhin die Geschwindigkeitsbeschränkungen an.

- Während die Fülle an aktiver Sicherheit noch ein Lob verdient, ist die Fahrerüberwachung mittels Kamera zu sensibel ausgelegt. Die Warnung löst bereits aus, wenn man um den Lenkradkranz auf die Klimabedieneinheit blickt. So wird im Alltag aus einem grundsätzlich sinnvollen Sicherheitsfeature ein Ärgernis, dass man in der Folge deaktiviert - nicht im Sinne des Erfinders.

2,1

Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der Kia gut ab und erzielt 83 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 05/2025). Zu seiner Sicherheitsausstattung gehören Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zudem gibt es einen Center-Airbag zwischen den vorderen Sitzen, der eine Kollision der beiden vorderen Insassen abschwächt. Knieairbags gibt es nicht, ebenso wenig Seitenairbags in der zweiten Sitzreihe. Die Kopfstützen bieten vorn bis 1,95 m großen Menschen guten Schutz, hinten immerhin bis knapp 1,70 m großen Personen. Um die Insassen vor dem Ladegut zu schützen, gibt es optional ein Trenngitter, das im Kofferraum hinter der Rücksitzbank montiert wird. Nach einem Unfall bremsst der Koreaner selbstständig bis zum Stillstand ab, um Folgekollisionen zu vermeiden. Zudem setzt

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	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

der Kia über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab und stellt, sofern möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her.

- Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem

2,6 Kindersicherheit

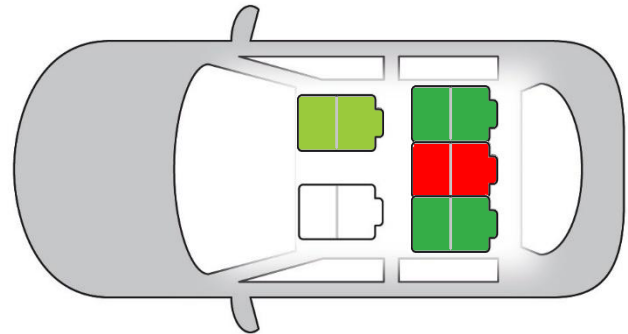
Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der Koreaner auf 84 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 05/2025). Der EV3 eignet sich grundsätzlich gut für den Transport von Kindern, allerdings gibt es einen deutlichen Kritikpunkt. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest mit dem Sicherheitsgurt, 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. Wenn man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis mit Stützfuß verwendet, wird der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes beeinträchtigt. In diesem Fall empfiehlt sich eine Probemon- tage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Die Kindersicherung der Fondtüren kann über einen Schlüsselschalter an der jeweiligen Tür bedient werden und ist damit vor Manipulation durch die Kinder geschützt.

- Die Schließkräfte der Fensterscheiben im Fond liegen deutlich über dem Grenzwert des ÖAMTC Autotest. Dass Kia den Einklemmschutz der hinteren Fenster nur in der GT-Line anbietet ist unverständlich. Hier wird an der falschen Stelle gespart, nämlich bei der Sicherheit. Beim Kia EV6 hat der Hersteller im Zuge des

Ladeabteil schlecht erreichbar. Der EV3 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.

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)
genügend (3,6 – 4,5) nicht genügend (4,6 – 5,5)

Facelifts nachgebessert, beim EV sollte der Einklemmschutz serienmäßig in jeder Variante verbaut sein. Der mittlere Platz der Rückbank ist für einen Kindersitz nur bedingt geeignet, da der Gurt dort ungünstig verläuft und keine Isofix-Halterungen vorhanden sind.

2,6 Fußgängerschutz

Euro NCAP bewertet den Fußgängerschutz des EV3 mit 78 Prozent der erreichbaren Punkte - ein ordentliches Ergebnis. Die Front ist gut entschärft, im Bereich der A-Säulen und dem Übergang zur

Motorhaube besteht ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Der voraus- schauende Notbremsassistent kann helfen, Kollisionen mit Fuß- gängern oder Radfahren abzumildern oder ganz zu verhindern.

1,0 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO2

+ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 17,1 kWh pro 100 km ermittelt. Für ein Elektroauto im SUV-Format ist dieser Wert sehr gut, wenngleich dieser Wert unter optimalen Bedingungen ermittelt wurde. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei dreiphasiger Ladung mit 11 kW. Um die 58,3 kWh große Batterie einmal komplett vollzuladen, werden 65,6 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des

Ecotest zugrunde, ergibt sich für den EV3 eine Reichweite von 380 km. Aus den 17,1 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 86 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest sehr gute 55 Punkte.

1,4 Schadstoffe

+ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Österreich 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 17,1 kWh

pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 69 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar wenige Punkte Abzug, so dass der EV3 im Bereich Schadstoffe 46 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der Kia aber sehr gut da, weil er 101 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt souveräne fünf Sterne im Ecotest.

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	9,7
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,6
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	239/439/744
• Dachlast/Anhängelast [kg]	46/342
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,96
Herstellungsland	Korea
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.

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregte Synchronmaschine, vorn	
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	283 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/60 R 17H
Länge/Breite/Höhe	4.300/1.850/1.560 mm
Leergewicht/Zuladung	1.800/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460/1.251 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/500 kg
Stützlast/Dachlast	100/80 kg
Batteriekapazität (brutto)	58,3 kWh
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Gwangmyeong, Korea

ÖAMTC 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	32,2 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R19 97H
Reifenmarke Testwagen	Hankook iON evo
Wendekreis links/rechts	10,9/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	17,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 86 g/km)
Reichweite	380 km
Innengeräusch 130 km/h	67,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.754/516 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	420/770/1.305 l

AUSSTATTUNG

Kia EV3 (58,3 kWh) Earth

TECHNIK (im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie (statisch)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	- (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/- (Paket)
Head-up-Display	-
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	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	-
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/-

TESTURTEIL

AUTOTEST

1,8

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

Dieser ÖAMTC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. 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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ genügend (3,6 – 4,5)
 ■ nicht genügend (4,6 – 5,5)



Autotest

Stand: Mai 2025

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	150 kW(204 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	50 kW
maximales Drehmoment	283 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	17,1 kWh/100km/384 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	58,3 kWh/58,3 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	65,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	7 Jahre, 150.000km/70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	Ja
Stufen/Einstellung	6/Schaltwippen, Menü

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	25% SoC
2. Warnung	15% SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

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

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

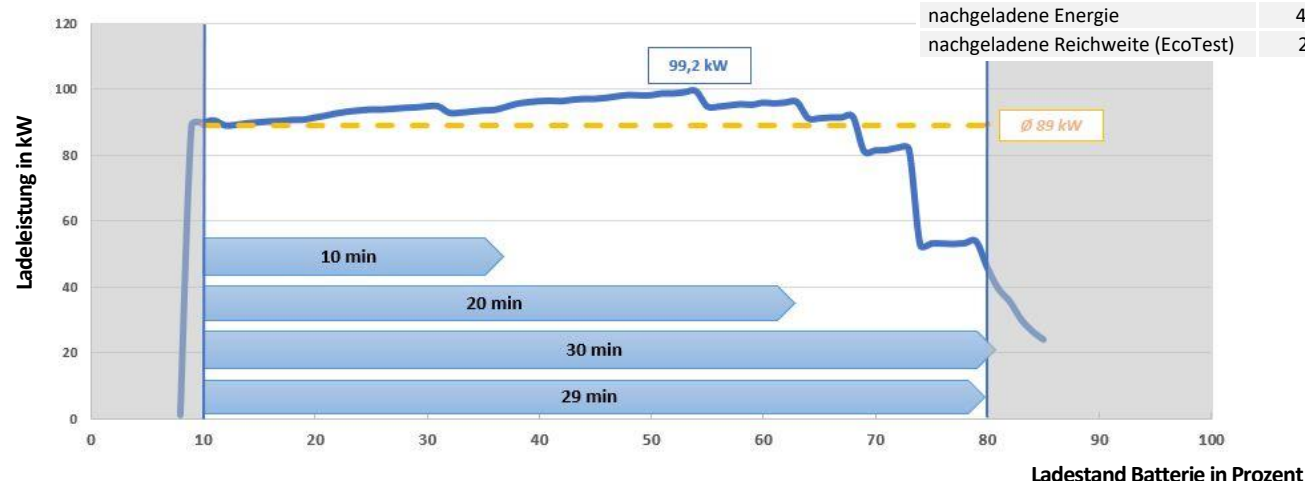
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	50,5 - 28,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	50,5 - 9 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	16 - 6 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 101kW	29min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC (LT. ÖAMTC MESSUNG)



NACHGELADENE REICHWEITE

