

# FANG MICH DOCH

Audi will sich mit dem Q4 e-tron am Markt etablieren, trifft aber auf harte Konkurrenten. Zu den Härtesten zählt der Kia EV6 mit 800-Volt-Bordnetz und hoher Ladeleistung. Im Test die kräftigen Topmodelle mit zwei Motoren und maximaler Akkukapazität.



## IM VERGLEICH

### AUDI Q4 SB 50 E-TRON QUATTRO

220 kW, 460 Nm, 0-100 km/h: 6,3 s,  
Reichweite im Test: 307 Kilometer

### KIA EV6 77,4 KWH AWD

239 kW, 605 Nm, 0-100 km/h: 5,1 s,  
Reichweite im Test: 325 Kilometer

Text: Michael von Maydell  
Fotos: Achim Hartmann

Die Lithium-Ionen-Zellen leer gesogen, die Augen müde, die Fahreindrücke stark, der Espresso ebenso – da gerät man nach einer Vergleichsfahrt schon mal ins Sinnieren. An diesem Tag über die Frage, was eine Marke eigentlich ausmacht. Porsche? Natürlich ein 911er. Oder doch ein Cayman oder gar der Taycan? Mazda mit seinem MX-5? In München eher der Dreier als ein Fünfer. Und wie schaut's aus mit den beiden E-Wagen vor der Tür? Mit dem mattgrauen EV6 sind wir uns schnell einig. Längst

**Dicke Schnauze versus schnelle Flunder** – der EV6 ist 64 Millimeter flacher als der 1,61 Meter hohe Q4 Sportback.

verblissen die gern gekauften Wagen wie ein Sportage oder Ceed angesichts des optisch wie technisch eindrucksvollen EV6. Kia und Elektromobilität? Passt.

Audi? Schwierig. Denn bei allem Respekt vor dem gewiss vorzüglichen e-tron GT: Mit dem eigentlichen Quotenbringer, dem Q4, sind die Ingolstädter noch lange nicht im grünen Bereich. Eher überzeugt die Marke mit Kombi-Kompetenz, am besten mit RS-Logo am Heck; zumal Audi Sport hier kräftig nachschärfen durfte. ▶



VERGLEICHSTEST · Audi Q4 50 e-tron Quattro, Kia EV6 AWD GT-line



AUDI

Mit S-Line-Paket hat der Q4 gute Sportsitze. Das Infotainmentsystem kostet 1.995 Euro und muss ohne Drehregler auskommen.

Die Espresso-Tassen sind geleert, müssen Platz machen für das große A3-Blatt mit allen Daten und Messwerten beider Kontrahenten. Ein erster Faktencheck zeigt, dass sich der Sportback gewaltig strecken muss, um unbesiegt aus diesem Vergleich zu kommen. Starten wir mit Abmessungen, Gewicht und Raumangebot.

DER AUDI WIEGT 131 KILO MEHR ALS DER KIA. UFF. Mit einem Leergewicht von 2.237 Kilogramm bringt der Audi 131 Kilo mehr auf die Waage als der Kia. Uff. Der wiederum ist flacher, dafür elf Zentimeter länger und gesegnet mit einem Radstand von 2,9 Metern. Entsprechend offeriert der Kia im Fond einen dermaßen

Die Bedienung läuft im Q4 größtenteils via Touchscreen. Das Lademenü ist eine Ebene zu tief gelagert. Maximal fasst der Kofferraum 140 Liter.

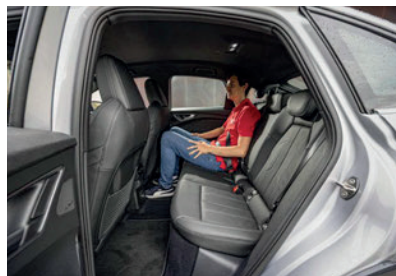
üppigen Normsitzraum, dass aussteigende Kinder locker durch den Fußraum rüber zur sicheren Beifahrerseite wandern können. Verstellbare Fondlehnen erhöhen den Reisekomfort. USB-Buchsen finden sich jeweils an den hinteren Seitenwangen der elektrisch verstellbaren Vordersitze.

Für den höheren und doch enger geschnittenen Audi Q4 spricht seine kräftiger ausgeformte Rückbank mit einer breiten Durchlade, leichter zugänglichen Isofix-Bügeln plus einer dritten Klimazone. Zudem kann er mit 535 bis 1.460 Litern mehr Gepäck mitnehmen (Kia: 490 bis 1.300 Liter).

Wobei beide E-SUV angesichts ihrer schrägen Heckpartien für den Transport sperriger Güter reichlich ungeeignet sind. Dafür klappt der Kia seine Lehnen via Fernentriegelung vor und vermag bis zu 1,6, der Audi bis zu 1,2 Tonnen schwere Hänger ziehen. Die Haken kosten 780 beziehungsweise 950 Euro Aufpreis.

Mit Unterbodenfächern für Lade-Equipment können beide, mit einem zusätzlichen Stauraum (20 Liter) unter der Motorhaube nur der EV6 dienen. Hier fällt auf, dass Kia ihm zwei Gasdruckfedern gönnt. Audi belässt es bei einem Stab. Ohnehin vermeidet (auch) dieser Sportback, mit hoher Material- und Verarbeitungsqualität zu verwöhnen. Wer genauer hinguckt, entdeckt viel tristen Kunststoff, und auf unserer Holperstrecke, die wir mit jedem Testwagen befahren, kann er sich ein deutliches Knarzen nicht verkneifen. Wobei die Knarzerei auch auf das Konto der überaus straffen Fahrwerksabstimmung und der 21 Zoll großen Mischbereifung (1.340 Euro) geht. Trotz adaptiver Stoßdämpfer für weitere 980 Euro erlaubt sich der SUV deftige Klopper, kopiert insbesondere kurze Wellen sehr nachhaltig. Entspannt cruisen? Nur auf topfebenen Strecken. Belohnt er dafür mit freudvollem Handling? Nicht wirklich. Dazu liefert die leichtgängige und gefühllose Lenkung zu wenig Feedback, während der gesamte Audi mehr wankt als der Kia und früh untersteuert.

Der EV6, im Vergleich zu seinem Plattformbruder Ioniq gewiss keine Sänfte, stresst da weniger, bleibt auf Rumpelstrecken ruhiger und bei flotter Fahrt auf der Autobahn souverän. Da die mit Kunstleder bezogenen Sitze behaglich geraten sind, die Bedienung leichtfällt und das tiefgründige Infotainment schnell erkundet ist, steht längeren Trips wenig entgegen. Dennoch erfrischt der Kia auf kurvigen Strecken mit einer direkten, präzisen Lenkung und verlässlicher Neutralität. Oder er legt – auf „Sport“ gestellt – eine Schippe drauf, lenkt bissig ein, tritt spontan an und provoziert den Fahrer mit einem kecken Heck. Wo „Sport“ draufsteht, ist bei diesem Tiefflieger auch Sport drin.







23-2022 / 20.10.2022

VERGLEICHSTEST · Audi Q4 50 e-tron Quattro, Kia EV6 AWD GT-line

SPOTLIGHT

# KIA IM VORTEIL

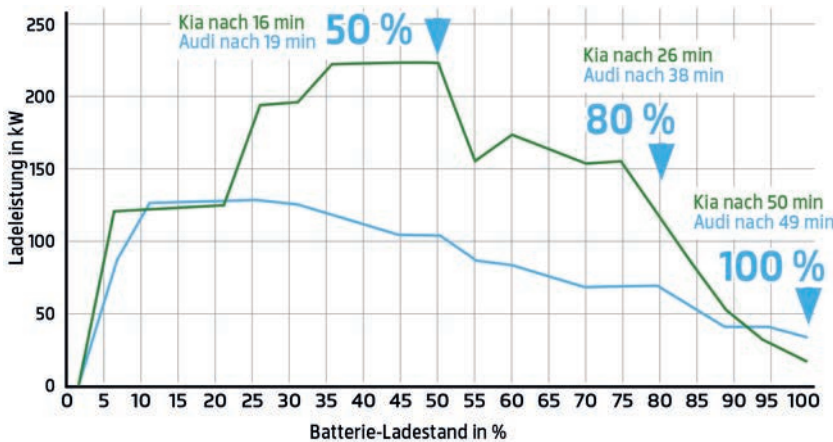
240 Kilowatt Ladeleistung versus 135. Natürlich füllt der Kia seine 477 Kilo schweren Batteriezellen schneller.

■ Wer sich an den Stromkosten der HPC-Lader nicht stört oder die angebotenen Strom-Abos akzeptiert, erwirbt mit dem Kia EV6 einen Stromer, der zu den schnellsten Ladern zählt. Aller-

dings füllt er seine Zellen an diesem Testtag (batterieschonend) zögerlich, dreht erst nach etwa 22 Prozent Ladestand richtig auf (223 kW) und geht nach rund 50 Prozent merklich runter.

Der Audi erhöht schnell auf 126 kW und lässt langsam nach. Entsprechend halten sich die Vorteile des Kia in Grenzen. Eine 80-prozentige Füllung erreicht er zwölf Minuten früher.

Ladekurve an der Schnellladesäule



NUN WARTE DOCH AUF MICH

Auf der Geraden kann der Audi trotz seiner beiden E-Motoren, die im Peak zusammen auf 220 kW kommen, wenig reißen. Sein Body-Mass-Index hat es ja schon angedeutet. Gewichtiger und zugleich 19 kW und 145 Newtonmeter schwächer als der EV6, lässt er diesen ruck-

zuck außer Sicht geraten. Wenn der Kia schon mit 70 km/h unterwegs ist, entnimmt der Audi-Fahrer seinen exzellenten Instrumenten vielleicht eine 60. Ein fernreisetaugliches Tempo von 140 km/h erreicht der Q4 nach 11,4 Sekunden. Der Kia bleibt knapp unter zehn Sekunden. Für den aktuell sportlichsten Q4 keine Meisterleistung.

Auch die Verzögerung geht der Audi leidenschaftslos an. Diffuser Druckpunkt, weniger geschmeidiges Blending zwischen Rekuperations- und hydraulischer Bremse sowie viel zu lange Bremswege – übrigens trotz üppiger Bereifung und kein Einzelfall. In nahezu jedem Test verlor der Q4 über die Bremse Punkte. ▶



DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp	AUDI Q4 50 e-tron Quattro	KIA EV6 AWD GT-line
<b>Antrieb</b>		
Motorbauart	fremderregter Asynchronmotor vorn, permanenterregter Synchronmotor hinten	permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten
Leistung vorn/hinten	kW 80/162	74/165
Drehmoment vorn/hinten	Nm 150/310	255/350
max. Systemleistung	kW (PS) 220 (299)	239 (325)
max. Systemdrehmoment	Nm 460	605
Kraftübertragung	Allradantrieb feste Übersetzung	Allradantrieb feste Übersetzung
Testwagenbereifung	vorn 235/45 R 21 T hinten 255/40 R 21 T Hankook Ventus S1 evoc3 EV	255/45 R 20 Y 255/45 R 20 Y Michelin Pilot Sport 4 SUV
<b>Maße/Gewichte</b>		
Leergewicht/Zuladung/Sitze	kg 2.237/478/5	2.106/424/5
Anhängelast/gebremst	kg 750/1.200	750/1.600
Dach-/Stützlast	kg 75/75	80/100
Länge × Breite (mit Spiegeln) × Höhe	mm 4.588 × 1.865 (2.108) × 1.614	4.695 × 1.890 (2.116) × 1.550
Radstand	mm 2.764	2.900
Wendekreis links/rechts	m 11,5/11,5	12,0/12,1
Gepäckraum	l 535/1.460	490/1.300
Quadermaß klein	mm 240 × 840 × 630	400 × 850 × 650
Länge × Breite × Höhe groß	mm 1.195 × 840 × 630	1.400 × 850 × 650
Ladekantenhöhe	mm 755	735
Innenbreite vorn/hinten	mm 1.505/1.470	1.520/1.470
Innenhöhe vorn/hinten	mm 1.060/940	1.010/945
Normsitzraum	mm 775	860
Sitzhöhe über Fahrbahn	mm 610	585
<b>Verbrauch/Reichweite/CO<sub>2</sub></b>		
Testverbrauch	kWh/100 km 26,3	24,9
ams-Eco/„Pendler“-Sportfahrer	20,0/25,8/34,8	18,8/24,1/34,6
CO <sub>2</sub> -Ausstoß im Test <sup>1</sup>	g/km 105	100
Ladeenergie Vollaumladung <sup>2</sup>	kWh 81	81
Ladedauer AC <sup>3</sup>	h:min 7:15	9:30
maximale Ladeleistung CCS	kW 135	240
Ladedauer DC für 150 km <sup>3</sup>	min 18	9
WLTP-Verbrauch ges.	kWh/100 km 17,9	18,0
Batteriekapazität (netto)	kWh 76,6	77,4
Reichweite Eco/Test	km 405/307	431/325
<b>Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit</b>		
Beschleunigung	s	
0 – 80 km/h	4,6	3,6
0 – 100 km/h	6,3	5,1
0 – 120 km/h	8,5	7,1
0 – 130 km/h	9,9	8,3
0 – 140 km/h	11,4	9,7
0 – 160 km/h	15,2	13,1
0 – 180 km/h	22,4	17,6
0 – 400 m	14,6	13,6
Zwischenspur	s	
60 – 100/80 – 120 km/h	3,1/3,9	2,7/3,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h 180	185
<b>Bremse</b>		
aus 100 km/h kalt	m 36,3	33,7
aus 130 km/h kalt/warm	61,9/59,9	58,6/59,0
<b>Innengeräusche</b>		
bei 80/100 km/h	letzter Gang 66/69	64/67
bei 130/160/180 km/h	dB(A) 71/75/77	69/73/76
<b>Fahrversuche</b>		
Sialom 18 m	TC/ESP ein 61,4	62,2
doppelter Spurwechsel	km/h 129,8	131,6
<b>Fahrdynamikbewertung</b>		
Lenkpräzision	indirekt/direkt	◀ ● ▶
Balance	unter-/übersteuernd	◀ ● ▶
ESP	konservativ/sportlich	◀ ● ▶
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll	◀ ● ▶
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich	◀ ● ▶
<b>Kosten</b>		
Festkosten	Euro	
Steuer <sup>4</sup> /Haftpflicht	0,–/396,–	0,–/445,–
Teilkasko <sup>5</sup> /Vollkasko <sup>6</sup>	134,–/665,–	136,–/799,–
Unterhaltskosten im Monat <sup>7</sup>		
bei 15.000/30.000 km/Jahr	Euro 276,–/507,–	267,–/495,–
Grundpreis	Euro 59.900,– <sup>8</sup>	60.890,– <sup>8</sup>
Testwagenpreis <sup>9</sup>	Euro 63.300,– <sup>8</sup>	61.380,– <sup>8</sup>

<sup>1</sup> auf Basis Strommix für Deutschland mit 401 Gramm CO<sub>2</sub> pro kWh; <sup>2</sup> Messung inklusive Ladeverlusten an Typ 2 (maximal 22 kW möglich); <sup>3</sup> theoretischer Wert bezogen auf Testverbrauch und maximal mögliche Ladeleistung; <sup>4</sup> Steuerbefreiung für zehn Jahre; <sup>5</sup> ohne SB; <sup>6</sup> mit 150 Euro SB; <sup>7</sup> ohne Wertverlust; <sup>8</sup> vor Abzug von 7.975 Euro Umweltbonus; <sup>9</sup> vor Abzug von 9.570 Euro Umweltbonus; <sup>10</sup> inklusive Fahrdynamischer und komfortrelevanter Extras





KIA

Als GT-line tritt der EV6 schon ziemlich nobel auf. Head-up-Display und Totwinkelanzeigen gibt's im fülligen P5-Paket (1.780 Euro).

Dabei bleibt es nicht, schließlich spielt der Kia in puncto Laden in einer völlig anderen Liga. Dank 800-Volt-Technik und 240 kW maximaler Ladeleistung bunkert er am HPC-Lader innerhalb von neun Minuten Energie für die nächsten 150 Kilometer. Die Q4-Insassen stehen da weitaus länger. Sehr in Grenzen halten sich dafür die Un-

terschiede beim Testverbrauch (26,3 zu 24,9 kWh). Als Testreichweite ergibt sich für den Audi eine Strecke von 307 Kilometern. Der Kia schafft mit ähnlicher Akkukapazität 325. Möglichst sparsam bewegt packen beide E-SUV rund 100 Kilometer drauf. Kleiner Trost für den Audi: Via 11-kW-Bordlader füllt er all seine Zellen in 7:15

Ob nun die Instrumente mit Totwinkelanzeigen, der Reichweitenmonitor, der üppige Fond – alles sehr zu empfehlen.

Stunden wieder voll. Der Kia, gleichfalls mit 11 kW, folgt einer gemäßigeren Ladestrategie und benötigt über zwei Stunden länger.

BAR ODER MIT KREDIT-KARTE?

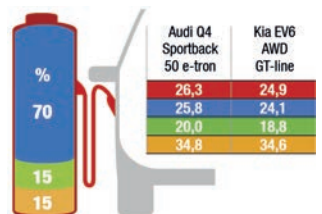
Zum Schluss bemühen wir die beiden Rivalen noch zum Kasenssturz. Kann der Q4 über einen günstigen Preis wieder aufholen? Nein, im Gegenteil. Der Rückstand wird größer. 59.900 Euro gilt es mindestens zu berrappen. Die Förderung liegt bei 7.975 Euro. Der EV6, für den Kia sieben Jahre Garantie gewährt, ist nur 990 Euro teurer, kräftiger gefördert (9.570 Euro) und als GT-line top ausgestattet.

Die forsche Hülle, das feine Interieur inklusive elektrisch verstellbarer Sitze (beheizt und belüftet), das gesamte Entertainment (inklusive Navi), adaptive LED-Scheinwerfer, Assistenzsysteme – alles da. Die montierten 20-Zöller kosten nur 490 Euro. Extras, für die ein Q4-Besitzer mindestens 8.000 Euro

mehr zahlen muss. Wohlge-merkt, exklusive des verzichtbaren Radsatzes und der Adaptivdämpfer. Das S-line-Interieur, das dem Audi zu top ausgeformten Sportsitzen und einem ebenbürtigen Innenleben verhilft, kommt gleichfalls on top. Mit einem 800-Volt-Bordnetz oder dem V2D-Lader, mit dem der Kia EV6 als Stromspender ▶

VERBRAUCH

Testverbrauch – so messen wir den Stromverbrauch:  
 70 % **Pendler-Verbrauch:** mehrfach gefahrene Kurzstrecke von 21 km mit 70 % Stadt-, 30 % Überlandanteil.  
 15 % **Eco-Verbrauch:** ökonomisch gefahrenes Fahrprofil unter Nutzung der maximalen Reichweite mit Stadt-, Überland- und Autobahnanteil. Autobahntempo 130 km/h.  
 15 % **Sportfahrer-Verbrauch:** Konstantfahrt mit 80 % Vmax (maximal 160 km/h) plus Verbrauchsinformation aus einer Vergleichsfahrt, Landstraße und Autobahn.





VERGLEICHSTEST · Audi Q4 50 e-tron Quattro, Kia EV6 AWD GT-line



**Aussicht nach hinten?**  
In beiden sehr dürrtig. Anblick von außen? Der Kia so cool wie das Tor des Weinguts – und der Audi mit seinem Schrägheck? Komplizierter.

funktioniert, kann der Q4 überhaupt nicht dienen.

Es bleibt also dabei – der EV6 ist klar das bessere E-Auto. Umso mehr bestätigt sich unser Eindruck, wie wichtig dieser Charismatiker für Kia ist, wie nachdrücklich er den Konzern in Richtung Elektromobilität pusht, ohne dem Image zu schaden. ■

**FAZIT**

**1 KIA**

Stärker, schneller, sparsamer, dazu komfortabler und zugleich vernünftig über Land. Alle Achtung: Dieser EV6 ist ein vorzüglicher Wagen; auch für die lange Strecke. Sperriges Gepäck kann nicht allzu viel mit.

**2 AUDI**

Träger auf der Straße und am HPC-Lader, teuer und ruppiger im Umgang, muss der Q4 e-tron zumindest mit Qualität und Agilität überzeugen. Schafft er aber nicht, lieber bremst er nachlässig. Das geht besser.



**ERGEBNISSE**

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
<b>KAROSSERIE</b>			
Raumangebot	(20)	11	11
Kofferraumvolumen	(15)	7	10
Zuladung	(10)	2	4
Variabilität/Funktionalität	(20)	13	12
Instrumente/Anzeige	(30)	25	25
Bedienung	(40)	32	29
Rundumsicht	(5)	2	2
Qualitätsanmutung	(10)	8	7
<b>SUMME</b>	<b>(150)</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
<b>SICHERHEIT</b>			
Sicherheitsausstatt./-assistentz	(30)	20	21
Licht	(15)	10	14
Bremsweg kalt (100 km/h)	(20)	14	9
Bremsweg kalt (130 km/h)	(20)	12	6
Bremsweg warm (130 km/h)	(20)	11	9
Pedalgefühl	(5)	4	3
Fahrstabilität	(40)	34	34
<b>SUMME</b>	<b>(150)</b>	<b>105</b>	<b>96</b>

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
<b>KOMFORT</b>			
Federungskomfort	(40)	26	24
Sitze vorn	(20)	16	17
Sitze hinten	(15)	11	12
Multimedia	(30)	23	25
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	7	7
Klimatisierung	(15)	12	13
Innengeräusch-Messwerte	(10)	7	6
Geräuscheindruck	(10)	8	7
<b>SUMME</b>	<b>(150)</b>	<b>110</b>	<b>111</b>

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
<b>ANTRIEB</b>			
Laufkultur	(10)	9	8
Durchzugskraft	(25)	17	15
Ladedauer für 150 km Reichweite	(25)	19	14
Ladedauer Vollladung Wallbox	(10)	3	4
Rekuperationsvariabilität	(10)	10	6
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(20)	13	12
Testverbrauch	(20)	12	11
Lademöglichkeiten für Akku	(10)	8	6
Reichweite	(20)	12	11
Reichweite Elektro	-	-	-
Reichweite Verbrenner	-	-	-
<b>SUMME</b>	<b>(150)</b>	<b>103</b>	<b>87</b>

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
<b>FAHRVERHALTEN</b>			
Fahrdynamik	(10)	4	4
Handling/Fahrspaß	(25)	20	17
Lenkung	(20)	16	14
Wendekreis	(10)	1	3
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	14	14
Fahrmodi/Regelsysteme	(10)	2	4
Geradeauslauf/Windempf.	(10)	9	9
<b>SUMME</b>	<b>(100)</b>	<b>66</b>	<b>65</b>

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
<b>UMWELT</b>			
CO <sub>2</sub> -Emission Testverbrauch	50	24	23
Emissionen nach WLTP	-	-	-
<b>SUMME</b>	<b>50</b>	<b>24</b>	<b>23</b>
<b>EIGENSCHAFTSWERTUNG</b>	<b>750</b>	<b>508</b>	<b>482</b>

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
<b>KOSTEN</b>			
Testwagenpreis*	(50)	50	46
Ausstattung*	(10)	10	3
Aufpreisgestaltung	(15)	9	9
Wiederverkaufschancen	(10)	7	7
Festkosten für 5 Jahre*	(10)	9	10
Wart./Reparatur 100.000 km*	(20)	20	19
Energiekosten 100.000 km*	(25)	25	25
Garantie	(10)	10	3
<b>SUMME</b>	<b>(150)</b>	<b>140</b>	<b>122</b>

	max. erreichbare Punktzahl	KIA EV6 AWD GT-line	AUDI Q4 50 e-tron Quattro
<b>GESAMTWERTUNG</b>	<b>(900)</b>	<b>648</b>	<b>604</b>

**PLATZIERUNG** 1 2

\* Bester erhält volle Punktzahl  
Bewertet nach dem Punkteschema „Elektrofahrzeuge“