

LA KIA EV6 de 239 kW et 84 kWh AWD GT Line, UNE VOITURE ELECTRIQUE MOYENNE PERFORMANTE et au DESIGN ORIGINALE !

écrit par Luc Vandersleyen



Après la grande KIA EV9 et la petite KIA EV3, nous essayons, ici, la **moyenne EV6 d'un design plutôt réussi**, mais aussi **très performante**. Lancée en mars 2021, ce grand crossover électrique a été remis à jour en 2024, à mi-carrière. Son style est celui des **véhicules « EV »** de la marque, qui devrait encore **s'enrichir d'une EV2, d'une EV3 et d'une EV4**. Du côté technique, **ces véhicules utilisent les mécaniques** que la marque partage **avec Hyundai**. Si la ligne générale n'a pratiquement pas changé, l'avant a été **redessiné** avec une **signature lumineuse inspirée de celle de l'EV9** appelée « Opposites United ». Et l'aérodynamisme a été amélioré par le **nouveau dessin des boucliers avant et arrière** avec un agrandissement de la longueur de 15 mm : 4695 mm, désormais. Bien sûr, le constructeur a, aussi, proposé de **nouvelles jantes et de nouvelles teintes**, plus à la mode. Bien sûr, l'**habitacle** a aussi été **modernisé**.







PRESENTATION DE NOTRE KIA EV6 de 239 kW avec une BATTERIE DE 84 kWh AWD GT Line :

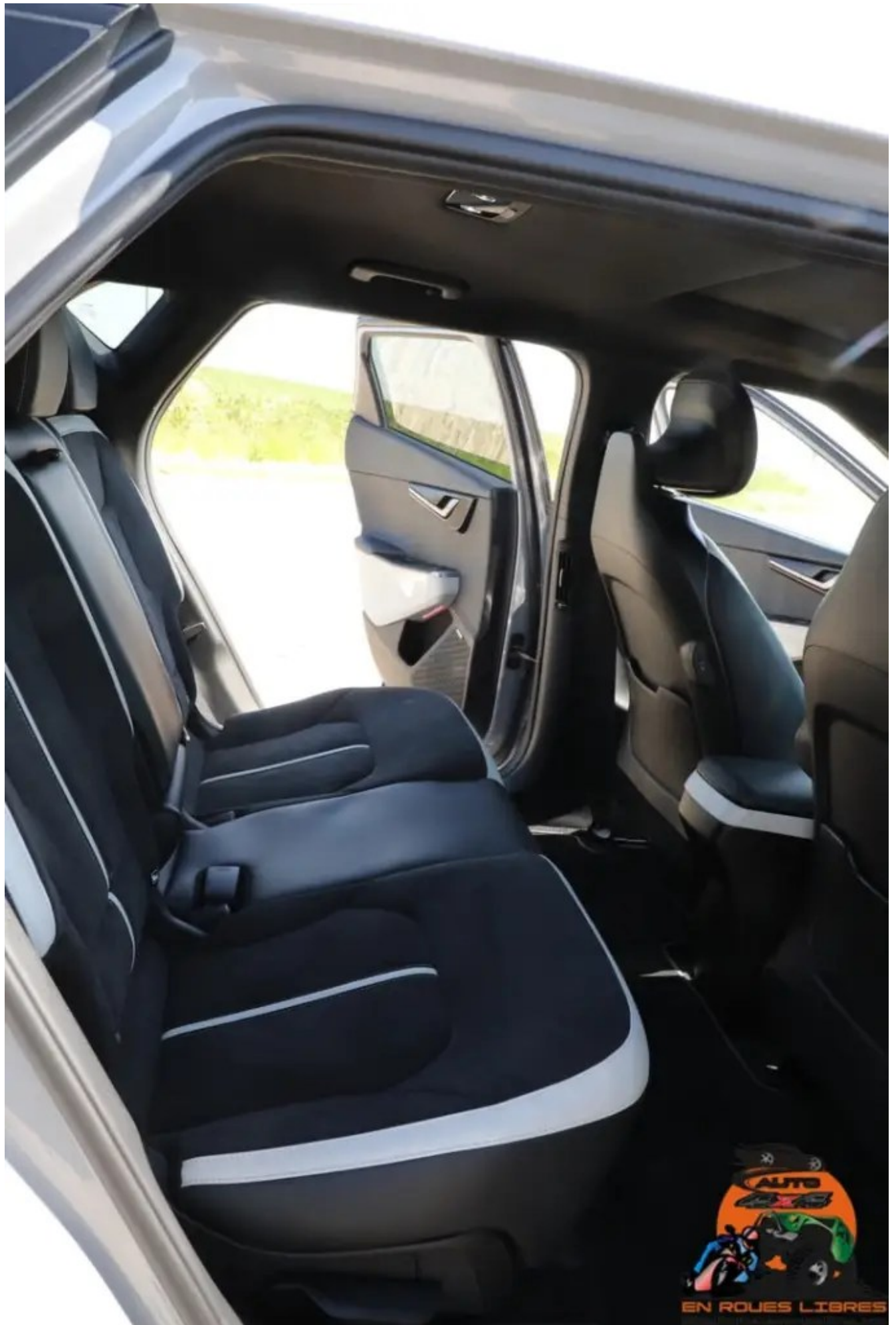
On l'a vu, le **dessin de la carrosserie** est assez **original** avec des **phares Dual LED** avec **faisceau Dynamique** reliés par un **bandeau lumineux** sous le capot. Des **LED**, aussi, pour les **phares de jour**. A l'arrière, la carrosserie remonte très fortement avec un **spoiler** comprenant les **feux et feux de stop** surélevé avec un **bandeau lumineux rouge continu** tandis que les feux arrière sont **Full LED**. Dans l'habitacle, l'**écran panoramique** aux formes rectangulaire, **semble posé sur le tableau de bord**, qui descend légèrement vers l'arrière du volant à 3 branches. Il est **composé de 2 dalles de 12,3 pouces**, dont le logiciel a été remis à jour. Heureusement, les **commandes de climatisation** ont des **touches dédiées** sous les buses d'aération centrales. On dispose d'un **affichage tête haute** et d'un **rétro intérieur digital**. L'espace est **généreux**, tant à l'avant qu'à l'arrière.

Le **coffre**, lui, a un beau volume **de 490 litres**, bien que **limité par le cache bagages**. Ce volume passe à **1290 l en rabattant les dossiers des places arrière**. Le démarrage du moteur et la commande de boîte se trouvent sur la partie horizontale de la console centrale. Les **sièges**, recouverts d'un beau revêtement Alcantara/cuir Végan, sont confortables et soutiennent bien. **Du côté de la technique**, nous disposons d'une **version GT Line bien équipée** et d'une **transmission intégrale avec 2 moteurs pour une puissance totale de 239 kW (325 ch) avec un 605 Nm, une batterie de 84 kWh et couple et une architecture de 800 V** pour une recharge DC très rapide. La recharge peut se faire **en AC** avec un **chargeur interne de 11 kW triphasé**. Il faudra 8,5 h sur une borne de 11kW. **En courant continu DC** la puissance peut aller **jusqu'à 258 kW** et pour passer de 20 à 80%, il faut moins de 20 minutes. Le **0 à 100 km/h** est atteint en **5,3 secondes** et la **vitesse maximale** est **de 220 km/h**. A noter que les ingénieurs de KIA ont, aussi, fait des **modifications au châssis** et mis des **renforts de carrosserie** afin que cette EV6 soit **plus silencieuse et plus confortable**. Le **poids** de notre EV6 **est de 2160 kg** et **en charge** on peut aller jusqu'à **2600 kg**. Le Frunk n'est que de 20 L sur cette version AWD.













EN ROUTE AVEC NOTRE KIA EV6 de 239 kW avec une BATTERIE DE 84 kWh AWD GT Line :

Parfaitement installé derrière le volant, je pousse sur le bouton de contact « EV » de la console centrale, choisi avec le bouton rotatif D ou R, et je démarre en silence. L'**accélération** est **vigoureuse** et j'apprécie, d'emblée, le **grand silence de fonctionnement**. L'EV6 s'intègre parfaitement dans le trafic de la ville et nous jouissons d'une **excellente visibilité**. Le SUV est maniable et les **manœuvres** sont **facilitées** grâce aux **bonnes caméras à 360°**. Sur les **petites routes sinueuses**, son comportement est **très neutre**. La **motricité** est **exemplaire** avec nos 4 roues motrices et le **roulis** est **bien maîtrisé**. Le **confort** assez **feutré** est de **très bon niveau**. La **conduite** est **facile** avec, pour le **freinage**, un **mode de régénération très correct** sans, toutefois, arriver à un système « one pedal ». Sur les **autoroutes**, notre Kia EV6 peut avaler les kilomètres alors que

nous jouissons d'un **excellent confort** et que les **bruits** sont très **bien atténués** à l'exception de quelques bruit aérodynamique à haute vitesse. L'**autonomie assez correcte** nous permet d'entreprendre de **longues distances**.





LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE KIA EV6 de 239 kW avec une BATTERIE de 84 kWh AWD GT Line :

Au cours de notre essai, nous avons roulé en ville, sur de petites routes et sur des autoroutes et **nous avons consommé en moyenne 16,8 kWh/100 km** et nous avons **517 km d'autonomie** lorsqu'elle était **chargée à 100%**. L'**autonomie réelle** était donc **proche de 500 km**. Bien sûr, elle sera inférieure sur les autoroutes, surtout si on maintient les 120 km/h. La **recharge** sur les petites **bornes** bruxelloises de 7,4 kW nous **demandait 2,5h pour récupérer 100km**. Le constructeur annonce une autonomie de 546 km. Le prix notre **KIA EV6 de 239 kW avec une Batterie de 84 kWh AWD GT Line** était de **66.390 Euros**.





LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	61,50€	61,50€	0,00€
Taxe de circulation annuelle	100,98€	100,98€	0,00€
Eco malus	/	0€	/

██████████	██████████
████████████████████ ████████████████████████████ ████████████████████████ ████████████████████████████████ ████████████████ ████████████████████ ████████████████████████████████ ████████████████	██ ██ ██ ██ ████████████████████

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page: Nicolas Vandersleyen