

# Mit Starkstrom ins Oberhaus

**MERCEDES EQS SUV 450 4Matic**  
360 PS, 210 km/h, 26,4 kWh/100 km,  
114.609 Euro

**KIA EV9 AWD**  
385 PS, 200 km/h, 28,7 kWh/100 km,  
76.490 Euro

**AUDI Q8 55 e-tron quattro**  
408 PS, 200 km/h, 30,3 kWh/100 km,  
87.300 Euro



**Das hat es so noch nicht gegeben: Mit seinem großen Elektro-SUV EV9 fordert Kia die automobilen Premium-Konkurrenz heraus. Die Gegner im ersten Vergleichstest: Mercedes EQS SUV und Audi Q8 e-tron**

[ TEXT Sven Kötter FOTOS Daniela Loof ]



Hier finden Sie unser  
Test-Prozedere a  
nschaulich erklärt



Der Audi präsentiert sich gut verarbeitet, nichts knarzt oder klappert

**Audi**

## Connectivity

MMI Navigation plus mit MMI touch response heißt das serienmäßige Infotainment, das sich aus 12,3 Zoll großen, sehr gut ables- und einfach konfigurierbaren digitalen Instrumenten und einem 10,1 Zoll großen Touchscreen zusammensetzt. Der berührungsempfindliche Bildschirm verlangt allerdings Nachdruck bei der Eingabe, entschädigt dafür aber mit einem haptischen Feedback. Clever gelöst ist der Zusatzbildschirm, der die Eingabefläche bei Bedarf erweitern kann. Das System ist serienmäßig online, Android Auto und Apple CarPlay kosten im Verbund mit dem Zugriff auf den Audi-eigenen App-Store jedoch 420 Euro Aufpreis. Für das induktive Laden verlangt Audi weitere 500 Euro.



Sportlich tiefe Sitzposition und zusätzlich angenehm gepolsterte Sitze



Der zweite Bildschirm fungiert bei Bedarf als einfach bedienbare Tastatur



Im Vergleich zur Konkurrenz reist man in e-tron-Reihe zwei nur zweitklassig



Wie auch beim Kia kommt im Audi das sperrige Ladeequipment vorn unter



Mit dem Facelift hat der Q8 e-tron einen fahrdynamischen Sprung gemacht

Schon das Design des Kia EV9 strahlt pures Selbstbewusstsein aus. Ähnlich selbstbewusst ist allerdings auch der Preis: Mehr als 75.000 Euro dürften bislang die wenigsten für einen Kia ausgegeben haben. Dass man ihn dennoch als fair bezeichnen kann, hat wiederum mit der Konkurrenz zu tun. Denn Audi und noch eher Mercedes verlangen einen deutlich höheren finanziellen Einsatz für ihre elektrischen Vorzeige-SUV. Es wird also spannend – hinterm Lenkrad und auch bei der Punktevergabe.



*Der Kia nutzt seine enorme Grundfläche konsequent aus*

## Karosserie

Bei derart üppigen Außenabmessungen darf man jeweils großzügige Innenräume erwarten. Das gilt auch für den Audi, der als Einziger unter fünf Meter Außenlänge bleibt. Ebenfalls als Einziger ohne Option auf sieben Sitze, konzentriert er sich auf eine gute Raumausnutzung für fünf Passagiere und deren Gepäck. Das klappt soweit auch ganz gut, doch im Fond werden ihm Kia und Mercedes zum Verhängnis, die hier deutlich mehr Platz und Komfort bieten. Im Audi spielt eindeutig vorn die Musik. Das leicht angestaubte Ambiente glänzt mit der besten Verarbeitung, und die Bedienung geht trotz des gewöhnungsbedürftigen Touchscreens recht einfach von der Hand. Punkte verliert der Audi hingegen beim Kofferraum und bei der Variabilität. Mehr als die Sitzlehnen umklappen kann man nicht. Auch bei der Sicherheitsausstattung bieten die jüngeren Rivalen einen größeren Umfang. Beim Thema Sicherheit trumpft vor allem der Mercedes auf, und in puncto Sitzkomfort gibt er ebenfalls den Ton an – vorn mit bequemen Sesseln und hinten mit einem multifunktionalen Sofa. Das hoch bauende Armaturenbrett und die ausladende Mittelkonsole drücken zwar auf das Raumgefühl, schaffen jedoch ein ausgesprochen heimeliges Ambiente – denn wirklich zwicken tut es im Benz nicht. Überdenken sollte man aber die helle und somit empfindliche Innenausstattung samt Fußmatten. Fast könnte man vergessen, dass man mit dem luxuriösen Sternen-

kreuzer auch schnödes Sperrgut transportieren kann – der Kofferraum ist üppig dimensioniert, einzig die Zuladung fällt vergleichsweise klein aus. Wie gut das EQS SUV tatsächlich als Siebensitzer taugt, bleibt fraglich – der Testwagen ist ein reiner Fünfsitzer. Doch das eher stark abfallende Dach und die kleinen hinteren Fenster lassen Zweifel am Luxus für sieben aufkommen. Das liegt aber auch am dritten Testkandidaten, dem Kia, der mit seiner kantigen Karosserie und großen Fensterflächen mit steilen Flanken wie eine Turnhalle auf vier Rädern wirkt. Sogar in Reihe drei kann man recht angenehm sitzen, wenn die Passagiere der zweiten Reihe ihre Bank ein paar Zentimeter nach vorn schieben. Das ist kein großes Übel, denn hier ist besonders der Knieraum üppig bemessen. Da fällt einzig die etwas klein geratene Sitzbank negativ auf, die es an Beinauflage vermissen lässt. Hier könnten die optionalen Einzelsitze die Lösung sein, die aus dem Kia einen Sechssitzer machen. Trotz großer Mittelkonsole fällt auch Reihe eins ausgesprochen luftig aus. Die Sitze gefallen mit ihrer Relax-Liege-Funktion bei Ladestopps – verzichten dafür aber auf eine ausziehbare Beinauflage, die besonders großgewachsene Passagiere vermissen. Die höchste Zuladung und der gigantische Laderaum mit serienmäßig elektrisch klappbarer dritter Sitzreihe adeln den EV9 zum besten Transporter. Das vegane Interieur erreicht zwar nicht ganz >



Logisch strukturiertes, einfach bedienbares Cockpit mit zahlreichen Ablagen

**Kia**

## Connectivity

Die serienmäßige Infotainment-Ausstattung darf man als umfangreich bezeichnen. Zentrales Bedienelement ist ein gut positionierter und einfach ablesbarer 12,3-Zoll-Touchscreen, der von ebenso großen, digitalen Instrumenten flankiert wird. Eine Online-Routenplanung, kabelloses Android Auto, Apple CarPlay und induktives Laden kosten ebenso wenig Aufpreis wie die klangstarke Meridian-Soundanlage. Das empfehlenswerte Head-up-Display gibt es im Verbund mit der ebenfalls empfehlenswerten 360-Grad-Kamera für 1590 Euro (DriveWise-Paket) – oder man wählt direkt die GT-line (5890 Euro Aufpreis) mit weiteren Features wie einem digitalen Innenspiegel.



Eine Besonderheit der Sitze ist die Relax-Funktion mit Unterschenkelauflege



Ausgeprägter Sinn fürs Praktische: Standmodus und bidirektionales Laden



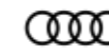
Die serienmäßige dritte Reihe taugt auch für Erwachsene – auf kurzen Strecken



Hochauflösende Kameras mit zahlreichen Ansichten erleichtern das Rangieren



Trotz einfacheren Fahrwerks fährt der Kia ausreichend komfortabel und dynamisch



Mercedes

Der opulente Hyperscreen dominiert das hoch aufbauende Cockpit im Mercedes

Connectivity

Am MBUX Hyperscreen scheiden sich die Geister – an ihm vorbei kommt man im schwäbischen Elektro-SUV allerdings nicht. Die drei Bildschirme – der Beifahrer hat einen eigenen – begeistern mit ihrer Auflösung und ihrer Reaktionsschnelligkeit, können bisweilen aber mit ihrer Informationsfülle überfordern. Gut, dass Mercedes auf große Schaltflächen und eine gute Bebilderung setzt. Die Serienausstattung ist umfassend. Augmented Reality, eine Online-Anbindung, Apple CarPlay und Android Auto sind wie auch eine induktive Ladeschale serienmäßig. Eine Besonderheit ist das Entertainment-System für den Fond – für 4034 Euro Aufpreis. Das Head-up-Display kostet 1083 Euro.



Sehr bequeme, aber sehr schmutz-anfällige Sitze mit flauschigen Kopfkissen



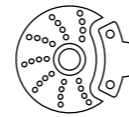
Routen- und Ladeplanung mit Infos zu Belegung und Ladeleistung der Säulen



Im Fond reist man luxuriös. Vielfach elektrisch einstellbare Sitzbank



Schnell aufrufbare Shortcuts erleichtern die komplexe Bedienung ungemein



Alle drei bremsen angesichts ihrer hohen Massen erstaunlich gut

die hochwertige Anmutung des feudalen Mercedes- oder die routinierte Fertigungsqualität des soliden Audi-Innenraums, gibt aber – abgesehen von der knarrenden, weil sich verwindenden Mittelkonsole – keinen Anlass zur Kritik.

Komfort

Große, massige Autos, ein flüsterleiser E-Antrieb und viele Komfortfeatures: Die Voraussetzungen für eine dreifach satte Punkteausbeute sind gut. Angesichts seines Preises verwöhnt besonders der Kia mit zahlreichen Annehmlichkeiten, die den Aufenthalt an Bord bereichern. Sitzheizung und -kühlung sind serienmäßig – sogar in Reihe zwei. Ebenso eine Dreizonen-Klimaautomatik und Sonnenrollos für den Fond. Dass sein riesiges Innere den größten Resonanzraum darstellt, merkt man beim Geräuschkomfort, bei dem der Koreaner subjektiv wie objektiv – auf hohem Niveau – ins Hintertreffen gerät.

Ein ausgesprochenes Lob verdient die Stahlfederung mit Niveuausgleich an der Hinterachse, die den rund 2,6 Tonnen schweren Kia ausreichend komfortabel über Fahrbahnebenenheiten bugsiiert. Zwar neigt der EV9 auf kleinen, permanenten Anregungen bisweilen zum Zittern, dafür beeindruckt er auf groben Verwerfungen mit nur minimalen vertikalen Aufwärtbewegungen.

Dass die Gegner hier mehr Punkte sammeln, erkaufen sie sich mit deutlich aufwendigeren Fahrwerken samt Luftfedern und adaptiven Dämpfern. Unübertroffener

Federungskomfort-König wird der Mercedes, der sanft wogend sämtliche Anregungen wegfiltert. Das leichte Nachschwingen der massigen Karosserie muss man aber mögen. Auch bei der Kapselung der Fahrgastzelle macht ihm hier keiner etwas vor. Abgesehen von Windgeräuschen ab Autobahntempo verkneift sich der Mercedes störende Frequenzen fast völlig. Im Verbund mit den bequemsten Sitzen fährt er so den unangefochtenen Kapitelsieg ein.

Die goldene Mitte markiert der Audi, der ebenfalls beflissen federt und dabei sogar von zusätzlicher Beladung profitiert. Auch bei der Geräuschentwicklung liegt er zwischen Kia und Mercedes. Schade allerdings, dass man in Ingolstadt bei Klimakomfort-Features knausert: Sogar eine Sitzheizung vorn muss extra bezahlt werden.

Motor / Getriebe

Zwischen 265 kW (360 PS, Mercedes) und 300 kW (408 PS, Audi) Maximalleistung und ein bärges, direkt anliegendes Drehmoment, das jeweils ein E-Motor pro Achse in Vortrieb verwandelt, pulverisieren die hohen Leergewichte der drei Probanden aus dem Stand. Doch es gibt Unterschiede im Detail: Besonders der Kia beeindruckt mit seiner Vehemenz, mit der er nach vorn marschiert – die Messwerte unterstreichen diesen Eindruck. Bis ins hohe Tempo hinein ist hier keiner schneller.

Auch nicht der starke Audi, der besonders untenherum weniger feurig zu Werke geht. Tatsächlich Punkte lässt der Q8 e-tron dann allerdings beim Verbrauch liegen. 30,3 kWh auf der Testrunde sind kein Ruhmesblatt für das kleinste Auto des Trios. Der Kia verbraucht zwar kaum weniger, aber hier stellt sich deutlich mehr Auto dem Fahrtwind entgegen. Bei der Reichweite profitiert der Q8 von seiner größeren Batterie. Mit sensibler Bedienung des Strompedals schaffen aber beide über 400 km.

Effizienzmeister wird ausgerechnet der Schwerste: Mit 26,4 kWh verbraucht der Mercedes fast vier kWh weniger auf 100 km als der Audi – dank nochmals größerem Energiespeicher sind so Reichweiten von über 500 km realistisch. Hier zahlt sich die aerodynamisch optimierte Karosserieform aus. ➤



Das EQS SUV wogt wie eine Sänfte, aber auch wenig dynamisch über den Asphalt

Technik	AUDI Q8 55 e-tron quattro	KIA EV9 AWD	MERCEDES EQS SUV 450 4Matic
E-Motor	2 Asynchronmaschinen	2 permanenterregte Synchronmaschinen	2 permanenterregte Synchronmaschinen (PSM)
Leistung	300 kW / 408 PS	283 kW / 385 PS	265 kW / 360 PS
Max. Drehmoment	664 Nm	700 Nm	800 Nm
Batterie	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen
Spannung/Kapazität (netto)	396 V / 114,0 kWh (106,0 kWh)	552 V / 99,8 kWh (96,0 kWh)	396 V / 125,0 kWh (118,0 kWh)
Max. Ladeleistung DC/AC	170 kW / 11 (opt. 22) kW	210 kW / 11 kW	200 kW / 11 (opt. 22) kW
Getriebe / Antrieb	Konstantübersetzung / Allrad	Konstantübersetzung / Allrad	Konstantübersetzung / Allrad
Fahrwerk	rundum: Fünflenkerachse, Luftfederung, adaptive Dämpfer, Stabi., ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querenker; hinten: Fünflenkerachse, Federn, Dämpfer, hydr. Niveauregulierung; rundum: Stabi.; ESC (ESP)	vorn: Vierlenkerachse; hinten: Fünflenkerachse; rundum: Luftfederung, adaptive Dämpfer, Stabi.; ESP
Wendekreis l/r	12,4 / 12,2 m	13,0 / 13,1 m	11,0 / 11,0 m
Bremsen	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 255/55 R 19	rundum: 255/60 R 19	rundum: 265/50 R 20
Testbereifung	rundum: 255/50 R 20 H	rundum: 285/45 R 21 V XL	rundum: 275/45 R 21 H XL
Reifen	Hankook Ventus S1 Evo 3 EV AO	Continental Premium Contact C EV	Goodyear Eagle F1 Super Sport MO

Messwerte	AUDI	KIA	MERCEDES
<b>GEWICHTE</b>			
Leergewicht Werk/Testwert	2510 / 2616 kg	2550 / 2627 kg	2765 / 2892 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	3180 / 564 kg	3240 / 613 kg	3410 / 523 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	1800 / 750 kg	2500 / 750 kg	1800 / 750 kg
Dachlast/Stützlast	75 / 80 kg	70 / 125 kg	100 / 100 kg
<b>FAHRLEISTUNGEN</b>			
0- 50 km/h	2,8 s	1,9 s	2,3 s
0-100 km/h	5,8 s	4,9 s	5,9 s
0-150 km/h	11,2 s	11,1 s	12,6 s
Höchstgeschwindigkeit <sup>1</sup>	200 km/h	200 km/h	210 km/h
Handling	1: 45,7 min	1: 47,0 min	1: 49,0 min
Slalom, Pylonenabst. 18 m	61,4 km/h	61,0 km/h	62,2 km/h
<b>BREMSWEG</b>			
aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	9,2 / 35,2 / 75,7 m	8,9 / 32,9 / 75,6 m	9,1 / 35,0 / 75,2 m
aus 100 km/h warm	34,1 m	33,3 m	33,5 m
<b>INNENGERÄUSCHE</b>			
Standgeräusch <sup>2</sup>	-	-	-
bei 50 km/h 3. Gang	56 dB(A)	56 dB(A)	51 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	62 / 66 dB(A)	63 / 67 dB(A)	61 / 66 dB(A)
<b>VERBRÄUCHE</b>			
Test	30,3 kWh / 100 km	28,7 kWh / 100 km	26,4 kWh / 100 km
WLTP	20,7 kWh / 100 km	22,8 kWh / 100 km	20,6 kWh / 100 km
Minimal	25,8 kWh / 100 km	23,1 kWh / 100 km	21,8 kWh / 100 km
CO <sub>2</sub> (lt. Test / WLTP) <sup>3</sup>	127 / 0 g/km	121 / 0 g/km	111 / 0 g/km
Reichweite Test / Maximal	350 / 442 km	334 / 416 km	447 / 541 km

Ausstattung/Preise	AUDI	KIA	MERCEDES
Grundpreis	87.300 €	76.490 €	114.609 €
<b>TESTWAGEN-OPTIONEN</b>			
Antrieb	-	-	-
Bremsen (Karbon-Keramik)	-	-	-
Fahrwerk	-	-	-
Lenkung	-	-	20.658 € <sup>4</sup>
Reifen	750 € <sup>1</sup>	5890 € <sup>3</sup>	1048 € <sup>5</sup>
Sitze	6400 € <sup>2</sup>	3	1737 € <sup>6</sup>
AUFPREIS / UMWELTPRÄMIE	7150 €	5890 €	23.443 €
<b>BEWERTETER PREIS</b>	94.450 €	82.380 €	138.052 €

Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)	AUDI	KIA	MERCEDES
Werkstattkosten <sup>1</sup>	580 €	474 €	416 €
Rabatt <sup>2</sup>	k.A.	8 % / 6004 €	k.A.
WV nach 4 Jahren <sup>3</sup> / 20.000 km p.a.	60,8 % / 53.078 €	54,1 % / 41.381 €	57,2 % / 65.556 €

Versicherung/Steuern pro Jahr	AUDI	KIA	MERCEDES
HP / VK / TK Typklassen	21 / 26 / 24	21 / 30 / 27	22 / 29 / 30
HP / VK / TK Kosten	632 / 1222 / 211 €	632 / 2445 / 372 €	673 / 2032 / 707 €
Steuer	Elektro / befreit	Elektro / befreit	Elektro / befreit

An der Ladesäule profitiert der Kia von seiner 800-Volt-Technik. Automatisch vorkonditioniert türmt sich die Ladeleistung rasch auf und zeichnet eine Ladekurve mit hohem Ladeplateau. Bis rund 80 Prozent können Audi und Mercedes nicht folgen. Sie laden zwar auch ausdauernd, aber auf niedrigerem Niveau. Über 80 Prozent nähern sich die drei bei der Ladeperformance schließlich an – störend langsam ist niemand. Vorteil von Audi und Mercedes: Gegen Aufpreis vertragen sie bis zu 22 kW Wechselstrom, der Kia muss sich hingegen mit 11 kW begnügen. Die Navigation mit Ladeplanung funktioniert ebenfalls bei allen dreien gut. Over-the-Air-Updates optimieren die Funktion – idealerweise – jeweils ständig weiter und halten die Software auf dem neuesten Stand.

**Fahrdynamik**

Bei Leergewichten jenseits von 2,5 Tonnen werden die wenigsten Besitzer fahrdynamische Wunder erwarten. Mit seiner kompakteren Karosserie, dem geringsten Gewicht, gepaart mit dem stärksten Antrieb hat der Audi die bes-

ten Voraussetzungen, um auf dem Handlingparcours zu überzeugen. Und er enttäuscht nicht, sondern präsentiert sich sogar spürbar optimiert: Irritierte er

vor dem Facelift noch mit einer wenig gefühlvollen Lenkung und einer starken Tendenz zum Untersteuern, kurvt er nun ausgesprochen neutral und mit verbesserter Rückmeldung in der Lenkung um den Kurs. Die Bremse ist zwar gut dosierbar, doch die längsten Bremswege kosten den Q8 e-tron wertvolle Punkte.

Neutral fährt auch der Kia, allerdings neigt er im Grenzbereich zum Übersteuern. Im Verbund mit den größten Aufbaubewegungen führt das zu einer Abwertung bei der Fahrsicherheit. Die Lenkung arbeitet vergleichsweise gefühllos, und der Wendekreis ist mit Abstand der größte. Verblüffend ist jedoch, wie gut der riesige Asiate bremst – 33,3 Meter warm aus Tempo 100 bis zum Stand sind fast Sportwagen-Niveau.

Ähnlich gut bremst auch das EQS SUV – allerdings mit einem deutlich diffuseren Pedalgefühl. Seine Allradlenkung mit optional bis zu zehn Grad Einschlag der Hinterräder erzeugt eine erfrischende Handlichkeit – etwa beim Einparken –, suggeriert auf abgesperrter Strecke aber eine Dynamik, die der Mercedes so nicht darstellen kann. Das liegt vor allem am hohen Gewicht, das der EQS zu keiner Zeit kaschieren kann.

Audi prozentual am meisten Wert vernichtet. Durch seinen hohen Grundpreis verliert man mit dem Mercedes allerdings effektiv am meisten Geld – in vier Jahren happige 65.000 Euro.

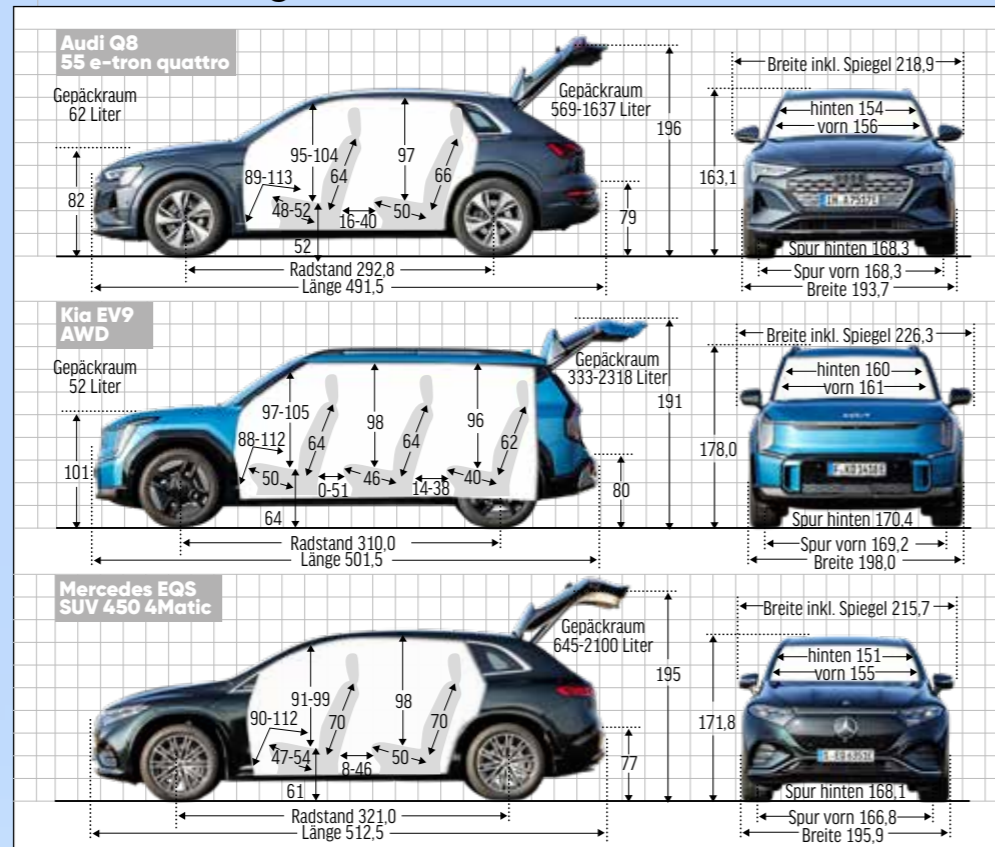
**FAZIT**  
Sven Kötter



Dem **Kia EV9 AWD** gelingt eine dicke Überraschung: Der koreanische Riese setzt sich in seinem ersten Vergleichstest gegen die deutsche Premium-Konkurrenz durch und wird verdient Testsieger. Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist hier schlicht nicht zu schlagen. Da bleibt dem sehr teuren **Mercedes EQS SUV 450 4Matic** trotz des maximalen Komfortprogramms und des knappen Siegs in der Eigenschaftswertung nur der zweite Platz. Dritter wird der **Audi Q8 55 e-tron quattro**, der mit dem Facelift zwar deutlich fahraktiver geworden ist, aber in der Summe seiner Eigenschaften nicht an die größere und sparsamere Konkurrenz heranreicht. Was alle drei und jeder auf seine eigene Art und Weise schafft: Ihre Fahrer jeweils für den batterieelektrischen Antrieb zu begeistern.

**Alle Abmessungen im Überblick**

Alle Maße in cm



Jedes der drei SUV beeindruckt mit seiner Reife – und ganz eigenen Stärken

**Umwelt / Kosten**

Der Preisvorteil des Kia beläuft sich in testwagenrelevanter Konfiguration gegenüber dem Audi auf rund 12.000 Euro und gegenüber dem Mercedes auf mehr als 55.000 Euro. Da dürfte es leicht zu verschmerzen sein, dass man beim Kia am meisten für die Vollkaskoversicherung zahlen muss. Ein weiterer Pluspunkt des EV9 ist sein Garantiepaket mit sieben Jahren Neuwagen-Garantie. Hier gibt sich das deutsche Duo deutlich knauseriger. Während der Audi bei der Versicherungseinstufung punktet, spart der Mercedes mit seinem niedrigen Verbrauch bei den Stromkosten am meisten Geld. Dass man mit allen drei Elektro-SUV viel Geld einsetzt und über die Jahre auch verliert, dürfte niemanden überraschen. Die Prognosen des Wertverlusts allerdings schon: Am wertstabilsten soll sich der Kia entwickeln, während der

**Gesamtbewertung**

KAROSSERIE	Audi	Kia	Mercedes	
Raumangebot vorn	100 <sup>1</sup>	85	90	83
Raumangebot hinten	100	75	90	85
Übersichtlichkeit	70	58	60	56
Bedienung/Funktion	100	85	90	87
Kofferraumvolumen	100	68	100	75
Variabilität	100	37	56	49
Zuladung/Anhängelast	50/30	43	54	40
Sicherheitsausstattung	150	95	101	107
Qualität/Verarbeitung	100/100	185	175	183
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>731</b>	<b>816</b>	<b>765</b>

FAHRKOMFORT	Audi	Kia	Mercedes	
Sitzkomfort vorn	150	134	135	141
Sitzkomfort hinten	100	82	84	87
Ergonomie	150	81	90	93
Innengeräusche	50	44	42	50
Geräuscheindruck	100	91	87	97
Klimatisierung	50	43	50	45
Federung leer	200	158	149	167
Federung beladen	200	159	147	163
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>792</b>	<b>784</b>	<b>843</b>

MOTOR/GETRIEBE	Audi	Kia	Mercedes	
Beschleunigung	150	129	136	128
Höchstgeschwindigkeit	130	57	57	63
Getriebeabstufung Schaltung	100	95	95	95
Kraftentfaltung	50	47	49	48
Laufkultur	100	100	100	100
Verbrauch	300	250	253	257
Reichweite elektrisch	20	-	-	-
Reichweite gesamt	100	29	27	42
Laden/Tanken	25	16	17	18
Lade-/Tank-Infrastruktur	25	10	10	10
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>733</b>	<b>744</b>	<b>761</b>

FAHRDYNAMIK	Audi	Kia	Mercedes	
Handling	150	91	86	79
Slalom	100	47	45	51
Lenkung	100	88	84	85
Geradeauslauf	50	48	48	48
Dosierbarkeit der Bremse	30	21	19	17
Bremsweg kalt	150	98	121	100
Bremsweg warm	150	109	117	115
Traktion	100	85	85	82
Fahrsicherheit	150	133	128	130
Wendekreis	20	6	2	13
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>726</b>	<b>735</b>	<b>720</b>

**EIGENSCHAFTSWERTUNG**

Audi	4000	2982	3079	3089
------	------	------	------	------

KOSTEN/UMWELT	Audi	Kia	Mercedes	
Bewerteter Preis <sup>2</sup>	675	58	71	28
Wertverlust <sup>3</sup>	50	4	7	2
Ausstattung	25	23	25	25
Multimedia	50	35	37	42
Garantie/Gewährl.	50	33	47	31
Werkstattkosten <sup>4</sup>	20	14	15	16
Steuer	10	10	10	10
Versicherung	40	27	14	18
Kraftstoff	55	33	34	37
Emissionen	25	14	14	19
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>251</b>	<b>274</b>	<b>228</b>

**GESAMTWERTUNG**

Audi	5000	3233	3353	3317
------	------	------	------	------

**PLATZIERUNG**

Audi	3	1	2
------	---	---	---

<sup>1</sup> max. erreichbare Punktzahl, <sup>2</sup> inkl. Testwagen-Optionen, <sup>3</sup> ermittelt durch DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahreslaufleistung 20.000 km), <sup>4</sup> ermittelt durch ADAC

AUTO	Audi	Kia	Mercedes
<b>TEST</b>	20,7 kWh	22,8 kWh	20,6 kWh
<b>Verbräuche</b>	30,3 kWh	28,7 kWh	26,4 kWh

Den bepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 km langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU- und WLTP-Verbräuche dienen nur als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.