



GRAN KIARISMO

Kia lässt es kesseln – mit dem EV6 GT bringen die Koreaner einen Elektro-Sportwagen an den Start, der das Zeug zum Klassiker hat.



Sprintalent: Eigentlich ist ein Gran Turismo ja für längere Fahrten gedacht, aber der EV6 GT verführt zum Stromverbrauch.

Alles Werner oder was? Spätestens seit der selbst gebastelte „Red Porsche Killer“ des Comic-Autors Brösel 1988 auf dem Flugplatz Hartenholm gegen einen 911er antrat (und verlor), geistert der martialische Begriff durch die Fantasien der Automobilhersteller. Alle möchten die Leistungssportler aus Stuttgart-Zuffenhausen schlagen – irgendwie zumindest. Jetzt versuchen es die stets als eher brav eingestuften Koreaner mit einem Elektromobil. Kia bringt den EV6 GT an den Start, das stärkste und teuerste Modell im Rennstall.

585 PS und 740 Newtonmeter maximales Drehmoment sind eine Ansage. Da möchte man sich gleich hinter das abgeflachte Lenkrad setzen und die linke Spur der Autobahn erobern. Aber geradeaus kann ja jeder, dieser Elektro-Crossover hat mit der GT-Taste im Lenkrad auch die Lizenz zum Driften. Das elektronische Sperrdifferential verteilt die Kraft stets

optimiert auf alle vier Räder, zusätzlich wurden die Wandneigung sowie das Aufbäumen bei der immensen Beschleunigung minimiert.

Auf dem Driftparcours nahe des Flughafens von Stockholm erfährt man den EV6 GT, wie man noch nie ein koreanisches Fahrzeug erleben durfte. Immense Power, wenn auch nicht zügellos. Denn der Kiarismo gibt einem – trotz wernercomicgemäßer Stunts um die orangefarbenen Hütchen, stets ein sicheres Fahrgefühl – und das bei einem Kampfgewicht von 2,3 Tonnen. Das ist auch der kräftig zupackenden Hochleistungsbremse zu verdanken.

Und einigermaßen ausdauernd ist der EV6 GT zudem. Die angegebene Reichweite von 424 Kilometern erreicht man bei so viel Voll-Watt

Tiefflieger:
Flache Linie, hohe Ambitionen.

KIA EV6 GT

Motor:
2 x Elektro

Leistung:
430 kW/585 PS

Höchstgeschw.:
260 km/h

0-100 km/h:
3,5 Sekunden

Verbrauch:
20,6 kWh/100 km*

Reichweite:
424 km*

Preis:
ab 69.990 Euro
*nach WLTP

selbstredend nicht, aber an einer Powerstation lässt sich der Akku von zehn auf 80 Prozent in nur 18 Minuten wieder aufladen. Das Kabel dafür lagert übrigens nicht im 480 bis 1.260 Liter fassenden Kofferraum, sondern im „Frunk“, einer Wortschöpfung aus „Front“ und „Trunk“, also Vorderseite und Kofferraum. Gemeint ist ein zusätzliches 20-Liter-Ablagefach unter der Motorhaube.

Aggressive neongelbe Elemente finden sich im Cockpit und bei den Nähten des Lenkrads und der Sportsitze. Der gesamte Innenraum wirkt konzentriert aufs Wesentliche: das Porsche-Überholmanöver. Der vergleichbare Taycan GTS mit 598 PS benötigt von null auf 100 Stundenkilometer zwei Zehntelsekunden länger, regelt bereits bei 250 ab und ist auch noch fast doppelt so teuer: Tja, Porschisten, 3:0 für Kia.

Wolfgang Wieland ■





31-2022 / 04.08.2022

EXTRATOUR · Kia EV6 GT



TIMMELSJOCH
2.474 METER

JAUFENPASS
2.094 METER

GRÖDNER JOCH
2.121 METER

SELLAJOCH
2.218 METER

PORDOIJACH
2.239 METER

PASSO VALPAROLA
2.168 METER

PASSO DI FALZAREGO
2.105 METER

7 PÄSSE IN 7 STUNDEN

585 PS, Allrad, Elektro-Antrieb und tiefer Schwerpunkt.
Wir fahren mit dem Kia EV6 GT über die Berge.
Welch ein Spaß!

Text: **Andreas May**, Fotos: **F. Roschki**

Das mit den Reifen tut uns echt leid. Ihr Zustand ist, na, sagen wir: benutzt. Die Noppen ab, auch einige Millimeter Lauffläche kleben auf Asphalt und nicht mehr auf dem Pneu. Wer konnte denn ahnen, dass ein einziger Michelin Sport 4S im Format 255/40 ZR 21 über 350 Euro plus Montage kostet und die Abnutzung parallel zum Spaß steigt? Hatte ja keiner auf dem Zettel. Auch wir nicht, als wir für unser First Date mit dem Kia EV6 GT einer Empfehlung von Motorradfans gefolgt sind. Dieses Auto ist nicht zu behandeln wie ein Auto, dieses Auto ist ein Motorrad mit zwei Rädern mehr.

7 PÄSSE IN 7 STUNDEN. Haben wir locker geschafft, wenn wir mal die Zeit rausrechnen, die der Fotograf selbstverliebt durch die Kamera gelinst, den GT immer und immer wieder durch enge Kurven dirigiert und auch noch seine Drohne rausgeholt hat. Eigentlich nerven uns Fotografen, die nie fertig werden. In diesem 585-PS-Kia hätte er dagegen beinahe einen Heiratsantrag bekommen: Bitte knips weiter, ich hab noch nicht genug!

Wir spulen kurz zurück nach Österreich, an den Beginn unserer Expedition. In Sölden ist der 77-kWh-Akku voll. Der EV6 lädt wegen des 800-Volt-Bordnetzes wie der Porsche Taycan: ▶



TIMMELSJOCH
2.474 METER
Diese 17 Euro Eintritt haben sich gelohnt! Wir haben den Pass fast für uns allein, fahren einige Kurven dreimal und trauen uns weniger zu, als der 585-PS-Kia zulassen würde.



31-2022 / 04.08.2022

EXTRATOUR · Kia EV6 GT



Freude am Fahren!
Und bergab laden wir sogar den Akku nach.



JAUFENPASS 2.094 METER Ja, wo isser denn? Übers Timmelsjoch geht's von Österreich nach Südtirol, der Jaufenpass mit seinen 20 Kurven ist nicht ganz so anspruchsvoll.

Die Kurve unseres Lebens!
Timmelsjoch, 2.474 Meter über Normalnull, außer uns und dem 585-PS-Kia ist fast keiner da.

Die ersten Schlucke sind auf ex, er saugt, wenn es die Ladesäule hergibt, mit 230 kW und mehr. Das macht er so bis 60 Prozent Akkufüllstand, danach fährt er runter auf immer noch ordentliche 150 kW, von 80 bis 100 Prozent nippt er nur noch.

Jetzt stehen wir ganz allein vor der Schranke am Timmelsjoch und hatten noch nie so ein gutes Gefühl bei der Geldübergabe wie heute. 17 Euro Maut, wir sind fast allein.

Da wir also unter uns sind, machen wir uns kurz bekannt. Vom Elektroauto EV6 könnten sie bei Kia mehr verkaufen, als sie haben; ein Jahr Lieferzeit, heiße Ware. Der mit 169 PS und Hinterradantrieb kostet 46.990 Euro, für 60 PS mehr kassiert Kia 4.000 Euro Aufschlag, für 325 PS und Allrad 54.890 Euro. Jetzt also die Supersport-Variante. Der GT, 585 PS, Allrad.

Damals, am 25. März, als wir mit Kia-Chefdynamiker Albert Biermann auf der A 5 gedüst sind, kurz vor Darmstadt 260 auf der Uhr hatten, da presste die Magie der Schwerkraft die Locken ganz eng an die Lehne des Beifahrersitzes, der Magen rumorte, das Herz pochte.



31-2022 / 04.08.2022

EXTRATOUR · Kia EV6 GT

Ist das noch ein Kia oder schon ein Porsche? Jedenfalls sind 3,5 Sekunden von null auf 100 zwei Zehntel schneller als der Taycan GTS.

Jetzt könnte ich laut schreien vor Glück; wir brettern die Passstraße runter und wieder rauf und wieder runter, der GT und ich. Wie der bergauf anschiebt, wie bei 740 Nm Drehmoment die Gänsehaut in einen Entenpanzer übergeht, wie jedes einzelne Härchen um einen Stehplatz fleht vor Freude. Wenn es hier nicht so steil bergab ginge, würde sich jetzt das Knöpfchen für den Drift-Modus anbieten; weil es so steil bergauf geht, ist die gelbe Taste im Lenkrad für volle Leistung im GT-Modus längst gedrückt. Irgendwelche Wankneigungen? Nee, über zwei Tonnen liegen wie ein Brett, das elektronische Sperrdifferenzial sorgt für Haftung, als wär's Kukident.

Die Kias setzen bei der E-GMP-Plattform nicht nur auf 800 Volt Bordspannung für schnelleres Laden, sie bauen auch einen Inverter mit einem Halbleiter aus Siliziumcarbid ein, wodurch sie erst das volle Potenzial des Antriebs ausschöpfen können. Im GT arbeitet vorn ein 218-PS-E-Motor



GRÖDNER JOCH 2.121 METER

Was für Berge! Die Dolomiten sind hier ein Highlight, die mehr als 3.000 Meter hohen Spitzen leider im Nebel.

und auf der Hinterachse einer mit 367 PS, was eine Systemleistung von 585 Pferdchen ergibt. In Porsche-Sprech bedeutet das: Dieser Kia parkt zwischen Taycan GTS (517 PS) und Turbo (625), nur beim Preis nicht. Kia nennt ihn noch nicht, wir schätzen 70.000 Euro. Dafür gibt's nur 'nen halben GTS!

Erst mal gucken, was die Uhr sagt. Nach unseren Berechnungen sind es von Sölden in Österreich bis nach Cortina d'Ampezzo in Italien 271 Kilometer. Nach unseren Einschätzungen haut das nicht hin, wenn der Fotograf auf jedem Pass eine Passfoto-Orgie veranstaltet. ▶

SELLAJOCH 2.218 METER

Im Winter sind wir noch die Sellarunde mit Abfahrtski gefahren – jetzt eben Carving mit dem EV6. Mit dem wedelst du aber auch ganz cool um die Kurven, davon gibt's zum Glück reichlich.





31-2022 / 04.08.2022

EXTRATOUR · Kia EV6 GT



Zumindest scheint eines zu klappen: Laden wollen wir erst am Ziel, nicht unterwegs. Und da fahren wir grade das richtige Profil. Ja, mit Karacho die Berge rauf, das geht voll AUF den Akku. Aber im iPedal-Modus und ohne zu bremsen die Berge runter, das geht voll IN den Akku. Das Timmelsjoch runter und unten fünf Prozent mehr in der Batterie, nur weil du verzögerst, indem du vom Gas

gehst – musst du erleben! Spätestens wenn du am Ende von Jaufenpass, Grödner Joch und Sellajoch mehr Saft im Tank hast als ein paar Hundert Höhenmeter weiter oben, träumst du heimlich vom Bierglas, das sich von selbst nachfüllt, ohne dass einer Striche macht.

Schade eigentlich, dass wir nur den Motor haben bremsen lassen und nicht die neongelben Sättel. Innenbelüftete Scheiben,



PORDOIJOCHE

2.239 METER
Sommer in den Dolomiten, es hat geschneit! Zum Glück ist die Straße halbwegs trocken. Die Michelins im Format 255/40 ZR 21 haben tollen Grip, dank der innenbelüfteten Scheibenbremsen steht die Fuhre wie auf Kommando. Das Pedalgefühl ist konstant gut.



▲ Sitze wie im i30 N! Super Seitenhalt, leider knifflige Verstellung.

◀ **Bremssättel** in Gelb, Scheiben vorn 380, hinten 360 Millimeter.

vorn 380 Millimeter, hinten 360, da sind wir gespannt auf zehn Bremsungen am Stück auf unserer Flughafen-Teststrecke. Wir haben auch schon eine Idee, was der Testfahrerkollege sagen würde: „Geht wie die Sau, steht wie ein Bock!“

Am Pordojoch, 2.239 Meter, fünf Stunden Kurvenhutz, steigen wir aus, nippen vor der Bar Funivia am Espresso. Es ist kalt, über uns auf der Wiese liegen ▶



PASSO VALPAROLA

2.168 METER
Immer schön auf den Scheitelpunkt der Kurve gucken, exakt einlenken! Wir könnten jetzt auch den Driftknopf drücken, aber dafür ist es zu nass, zu eng, zu steil.





31-2022 / 04.08.2022

EXTRATOUR · Kia EV6 GT

Schneereste, vor uns auf dem Parkplatz Eisbrocken, wir wärmen uns also von innen und ziehen kurz Zwischenbilanz. Bei allem dynamischen Talent wäre mehr Glamour für den GT angebracht. Außer an den neon-gelben Bremssätteln kannst du ihn von außen nur als Superfan von der Basis unterscheiden. Und wir wünschen uns eine sensiblere Sitzverstellung. Ja, das Sportgestühl aus dem Hyundai i30 N bietet perfekten Halt, aber es gibt kein Drehrädchen für die Lehnenverstellung, nur einen Hebel zum Einrasten. Und dann wären da noch die wenigen Makel, die auch die Basis hat. Kofferraum seitlich mit Hartplastik verkleidet, Klavierlack schmutzanfällig, Senderverstellung umständlich, weil dreimal drücken, Shortcut für Ladestationen wäre klasse. Der Rest ist es. Der Rest dieses Konzepts ist Spitzenklasse. Fahrwerkspreizung fast unendlich, von Komfort (soweit das mit 21-Zöllern geht) bis Performance, alles drin, Beinfreiheit herausragend, Sprachbedienung fast auf BMW-Niveau.

Dann geben wir noch mal Gas, der GT und ich. Campolongo mit 1.875 Metern zählen wir nicht mit, pah, weniger als 2.000 Meter, das ist höchstens ein Pässchen. Als wir so den Passo Valparola



PASSO DI FALZAREGO 2.105 METER
Das Bergdorf Corvara liegt auf 1.568 Metern und 20 Kilometer vom Passo di Falzarego entfernt, also noch 30 Minuten Fahrspaß.

hinaufdüsen, als wir Kurve um Kurve nehmen, da hat es aufgeklart, Straße trocken, ich brabbel so vor mich hin: „Man darf die Gänsehaut der Ergriffenheit nicht durch Gaswegnahme abflachen lassen.“

Mit 14 Prozent Rest sind wir nach 298 Kilometern am Ziel, stöpseln den Kia an den 50-kW-Lader. Und überlegen seitdem, wie wir Kia das mit den Reifen beibringen sollen. ■



An der richtigen Ladesäule zieht der EV6 mit 230 kW.



MITTSOMMERNACHTS- TRAUMSTRASSE

Manche Premieren bleiben im Gedächtnis haften wegen des Autos, andere wegen der Strecke. In diesem Fall trifft beides zu. Erste Ausfahrt im 585 PS starken Kia EV6 GT zwischen Oslo und dem Sognefjord in Norwegen.



Text: Stefan Cerchez
Fotos: Even Mellum

Natürlich ist es hilfreich, ein neues Auto in einer passenden Umgebung zu präsentieren. City-Cars in einer angesagten Metropole, Sportwagen auf der berühmten Rennstrecke, Offroader im spektakulären Gelände. Aber es gibt Modelle, die lassen sich nicht so einfach in Schubladen stecken, weil es für sie so gar kein passendes Klischee gibt. Das neue Topmodell des Kia EV6 zum Beispiel ist so ein Fall. Als GT sehr stark, sehr schnell. Aber weder für Rennstrecken noch für schwer zugängliches Gelände gemacht.

Da stoppt man gerne: Bilderbuch-Panoramen entlang der Landstraßen 40 und 50 – hier am Strandavatnet-Stausee.

Aber für Orte und Länder mit hoher Affinität zur Elektromobilität: Norwegen eben, na klar. Traumhafte Landschaften. Fjorde, Berge, Gletscher. Lange Nächte im Sommer. Und Tempolimit 110. Auf der Autobahn, wohlgemerkt.

Aber Tempo ist ja nicht alles. Auch nicht für den neuen EV6 GT, der mit einer Leistung von 430 kW ab sofort die Spitze des Modellprogramms von Kia markiert. Kein puristischer Sportler, sondern ein dynamischer Gran Turismo mit großzügigen Reserven. Also zögern wir nicht und buchen unseren Kurztrip am ►



Begegnungen

im Norden: Sportwagen-klassiker, Naturspektakel und tierische Bergbewohner. Erweitertes Unterhaltungsprogramm mit zusätzlichem GT-Modus.

Mittsommer-Wochenende, gut 19 Stunden Tageslicht inklusive.

Zuvor lassen wir unsere bisherigen Eindrücke des EV6 Revue passieren: ein gefällig gestalteter Crossover, der ein gutes Platzangebot mit angenehmem Komfort sowie ausgezeichneten Fahr- und Ladeeigenschaften verbindet – der 800-Volt-Plattform namens E-GMP (Electric Global Modular Platform) sei Dank. Eigenschaften, die sich auch in einem Vergleichstest-Sieg gegen die Rivalen von Hyundai und Volvo niederschlugen (Heft 8/2022).

Nun also der GT, der in vielen Dimensionen noch mal eins drauflegt, und zwar kräftig: etwa bei den Leistungsdaten (585 PS statt bisher maximal 325) und der Höchstgeschwindigkeit (260 statt 185 km/h). Vor allem auf die Beschleunigung sind sie stolz bei Kia: 3,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h, damit sei der EV6 GT das sprintstärkste Modell der gesamten Hyundai Motor Group – kleiner Seitenhieb auf die Kollegen. Diese Zeit können wir bei der ersten Begegnung zwar nicht nachmessen, uns aber durchaus einen ersten Eindruck von der hinzugewonnenen Athletik des GT verschaffen.

Äußerlich blitzt diese nur an den neongrünen Bremssätteln hinter den 21-Zoll-Rädern auf, die veränderten Schürzen dürften lediglich Kennern

VON FJORD ZU FJORD

■ Gut vier Autostunden nordwestlich der Hauptstadt Oslo verläuft der Aurlandsfjellet mit einer der eindrucksvollsten Bergstraßen Norwegens. Die 47 km lange Strecke windet sich bis auf 1.308 Meter und ist selbst im Sommer stellenweise von Schnee gesäumt. Seit 2000 verbindet auch der weltlängste Straßentunnel (24,5 km) die beiden Endpunkte der Route.

auffallen. Im Inneren hat das Topmodell bis auf eine zusätzliche grün-gelbe Fahrmodustaste den vertrauten Look und zeigt sich ähnlich wie außen nur dezent modifiziert: stärker ausgeformte Sportsitze mit veganen Bezügen in Wildlederoptik, einige Schriftzüge und Neon-Akzente, fertig. Klingt wenig spektakulär, doch das Understatement steht ihm.

Im elektroaffinen Norwegen fällt dieser Kia EV6 zunächst nicht weiter auf, zumal hier noch weitaus extrovertierter gestylte Stromer vorwiegend chinesischer Herkunft unterwegs sind. ▶



Quelle: Google Maps



Uns soll es recht sein, wir arbeiten uns im Verkehr des ersten Ferienwochenendes in Norwegen derweil gen Nordwesten vor, um auf weniger befahrenen Landstraßen die Vorzüge des GT auszukosten.

NEU ENTWICKELTER HECKMOTOR MIT WASSER- UND ÖLKÜHLUNG

Neben dem unveränderten Frontmotor mit 160 kW (218 PS) bauten sie ihm etwa einen komplett neuen Heckmotor ein, der dank dicht gepackter Hairpin-Wicklungen in den Stator-Spulen und eines zweistufigen Wechselrichters besonders spontan ansprechen soll. Neben der Wasserkühlung des Motorgehäuses besitzen die Spulen dieser E-Maschine eine eigene Ölkühlung. Ergebnis: 270 kW (367 PS), die auf die Hinterachse wirken.

Diese entspricht mit ihrer Fünflenker-Bauart jener des Basis-EV6, während die MacPherson-Federbeine vorn an der Unterseite von einer Doppellenker-Konstruktion gestützt werden (Serie: Einzellenker). Dazu fünf Millimeter kürzere Federn, ein steiferer Stabilisator hinten und ein etwas großzügiger ausgelegtes ESP. Dann wären da noch die angepasste Lenkung mit variabler Übersetzung, das elektronische Sperrdifferenzial mit Traktionskontrolle und Gierdämpfung, die größer dimensionierte Bremsanlage mit Vierkolbensätteln vorn und ... Stopp! Genug der Theorie.

In der Praxis spielen Leistung und Modifikationen erst mal keine Rolle. Die knapp 300 km Landstraße von Oslo an den nordwestlich gelegenen Sognefjord vergehen kultiviert und ohne eine besondere Anstrengung. Die Distanz wäre für den GT auch ohne Ladestopp zu absolvieren (Akkukapazität: unverändert 77,4 kWh; WLTP-Reichweite 424 km), doch weil der Sorento im Begleittross nachtanken muss, gönnen wir auch dem GT ein paar Kilowattstunden an der Schnellladesäule. Als sich dann die Landstraße Nummer 50 direkt im Anschluss daran entlang sanft ansteigender Bergrücken einige Höhenmeter nach oben windet, wechselt unser EV6 nur zu gerne ins Dynamikfach. ▶

Karges Hochland als Top-Kulisse für den grauen GT.



Eindrucksvolle Beschleunigung zwischen den Kurven, unangestrengte Spurtreue bei der Kursänderung.

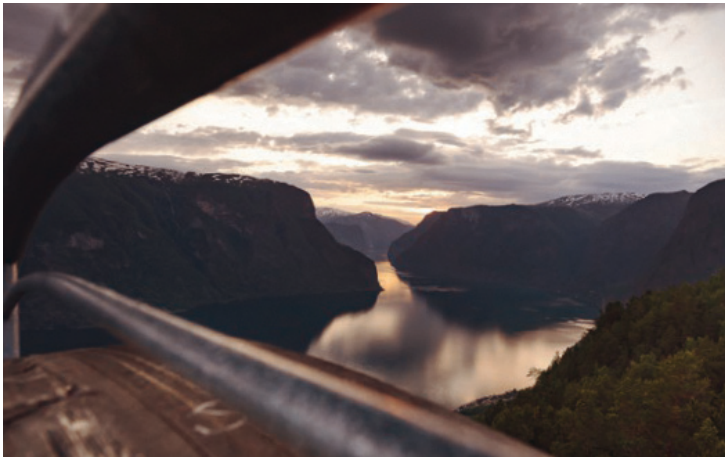


Start- oder Schlusspunkt: Aussichtsplattform Stegastein mit Blick auf den Aurlandsfjord.



Das letzte Tageslicht, das letzte Foto kurz vor Mitternacht.





Spektakulärer

Ausblick, spektakuläres Fahrerlebnis entlang der teils schnee-gesäumten Bergstrecke Aurlandsfjellet.

Hier kann er endlich ein wenig von dem zeigen, was er draufhat: Spurtreu folgt er bei forscher Kurvenfahrt dem vorgegebenen Kurs, stemmt sich auf trockener Straße nahezu unbeeindruckt gegen die Fliehkräfte, ganz ohne Reifenwinseln oder ESP-Aktionismus – ein Verdienst auch der ausgewogenen Gewichtsbalance (49:51). Tempo aufbauen, anbremsen, einlenken und wieder hinausbeschleunigen, unser Rhythmus wird bald flotter und flüssiger.

Die Kurven-Choreografie auf der Aurlandsfjellet-Bergstraße schließlich gelingt dem 2,2-Tonner in beachtlicher Leichtigkeit, die Längsbeschleunigung sowieso. 740 traktionsoptimal auf alle vier Räder verteilte Newtonmeter bedeuten jederzeit ausreichend Schub, um die Landschaft links und rechts kurzfristig verwischen zu lassen. Dazu kommt die neongrüne Lenkradtaste zum Einsatz, die das Ansprechen von Antrieb und Lenkung nochmals verschärft. Nichts für das gemütliche Dahingleiten im Stadtverkehr, aber eine eindrucksvolle Demonstration dessen, wie reaktionsschnell das System agieren kann.

DER GT VEREINT DREI KONZEPTE IN EINEM AUTOMOBIL

Auch Rekuperation und Hydraulikbremsen arbeiten absolut harmonisch zusammen; das Pedal-

TECHNISCHE DATEN

KAROSSERIE

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4.695 x 1.890 x 1.545 mm, Radstand 2.900 mm, Kofferraum 480-1.260 l, Leergewicht/Zuladung 2.200/410 kg.

FAHRWERK

Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 255/40 R 21.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Allradantrieb, feste Übersetzung.

MOTOR

Zwei Synchron-Elektromotoren, max. Leistung 430 kW (585 PS), max. Drehmoment 740 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität 77,4 kWh.

FAHRLEISTUNGEN

0-100 km/h	3,5 s
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP)	20,6 kWh/100 km
Grundpreis	
Kia EV6 GT	69.990 Euro

gefühl ist im Gegensatz zu manchem Elektro-Konkurrenten stets gleichbleibend definiert. So kosten wir das Können des GT an diesem Mittsommerabend so lange wie möglich aus – als das letzte Foto im Kasten ist, nähert sich bereits der neue Tag. Und wir uns dem Resümee der Norwegen-Tour: Der EV6 vereint in seiner stärksten Ausführung erfolgreich den komfortablen Langstrecken-Tourer mit dem begabten Kurvenräuber und dem formidablen Katapult-Starter – und das alles zu einem Preis, der noch weit südlich der 100.000-Euro-Schwelle liegt. ■