

-  **Elektro-Motor**
-  **52.150 €**
-  **150 kW/204 PS**
-  **490 km**
-  **19,0 kWh pro 100 km**



Kia EV4 (81,4 kWh) Earth

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse

Mit dem EV4 bringt Kia ein neues Modell in der umkämpften Kompaktklasse mit Elektroantrieb. Im Test tritt der Koreaner in der mittleren Ausstattungsvariante Earth mit der großen der beiden Akkuvarianten und für mindestens 45.540 Euro an. Die Komfort- und Sicherheitsausstattung fällt klassentypisch und gegen Aufpreis großzügig aus. Im Bereich der aktiven Sicherheit kann man sich auf den gut funktionierenden Autobahnassistenten verlassen, der auf langen Strecken eine willkommene Entlastung schafft. Die aufpreispflichtigen Kamera-Funktionen mit ihren zahlreichen Perspektiven sorgen zudem für Erleichterung im Alltag. Doch vor allem im Bereich der Elektroauto-spezifischen Funktionen hat der EV4 einiges zu bieten. Die Rekuperation lässt sich vielfältig einstellen, eine Wärmepumpe gibt es optional wie auch das im Alltag nützliche 22-kW-AC-Laden, das die Ladezeiten halbiert. Zudem arbeiten Laderoutenplanung und Navigationssystem gut zusammen und es gibt ein sehr übersichtliches Menü für alle Elektro-Funktionen. Allerdings zählt das 400-V-System nicht zu den Vorreitern im Technikbereich. Die Ladeleistung fällt praxistauglich aus – ein performanter Schnelllader ist der EV4 aber nicht. Bei der Reichweite gibt es keine Einwände: Mit dem 81,4 kWh großen Akku sind unter idealen Bedingungen bei einem gemessenen Verbrauch von 19,0 kWh pro 100 km rund 490 km drin. Und die legt man vor allem auf der Autobahn komfortabel zurück. Hier vermisst man ein Adaptivfahrwerk nicht, wie es beispielsweise VW bietet. Am ehesten wäre dies innerorts der Fall, wo der EV4 nicht ganz so beflissen federt wie auf der Langstrecke. Der Konkurrenz voraus ist er bei der Garantielaufzeit: Sieben Jahre sind weiterhin ein handfestes Kaufargument. Alles in allem fallen beim EV4 aber kaum handfeste Kritikpunkte an, nur in einer Disziplin sollte der energiesparbereifte Koreaner aber besseres abschneiden: beim Bremsweg. Im Test benötigt der 1,9-t-Stromer im Mittel 40,3 m für den Standardstopp – das ist zu viel.

- ✓ **umfangreiche Komfort- und Serienausstattung, vielfältige Elektroauto-Funktionen, komfortable Federung, lange Garantielaufzeit**
- ✗ **langer Bremsweg, billig wirkender Dachhimmel, geringer Verstellumfang Lenkrad**

ADAC Urteil

- 2,4** Autotest
- 2,7** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,8** Familie
- 3,7** Stadtverkehr
- 2,5** Senioren
- 2,4** Langstrecke
- 2,8** Transport
- 2,3** Fahrspaß
- 2,6** Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Leapmotor B05, MG MG4 EV, Nissan Leaf, VW ID.3 Neo



Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,7 Karosserie	03	3,1 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	10
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	05	2,5 Sicherheit	10
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	10
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	11
		Kindersicherheit	11
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
2,2 Innenraum	06		
Bedienung	06	2,2 Umwelt	11
Multimedia	07	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	12
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	08		
		2,7 Autokosten	12
2,3 Komfort	08	Monatliche Gesamtkosten	12
Federung	08		
Sitze	08	Motorvarianten	13
Innengeräusch	08	Eigenschaften des Elektroantriebs	14
Klimatisierung	08		
		Fahrzeugdaten	15
1,0 Antrieb	09	Bilder	16
Fahrleistungen	09		
Laufkultur	09		
Getriebe	09		

Notenskala

■ sehr gut 0,6 - 1,5
 ■ gut 1,6 - 2,5
 ■ befriedigend 2,6 - 3,5
 ■ ausreichend 3,6 - 4,5
 ■ mangelhaft 4,6 - 5,5

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen.

2,7 Karosserie

2,8 Verarbeitung

Der Kia EV4 verfügt über eine ordentlich gefertigte Karosserie. Die Spaltmaße verlaufen recht gleichmäßig und weitgehend schmal. An kleinen Details erkennt man den Kostendruck: Stellenweise sparen sich die Koreaner den Klarlack (Heckklappe innen, Frontklappe innen). Zudem sind die Abdeckungen der B-Säulen sowie die Arme der Außenspiegel aus einfach wirkendem Hartkunststoff gefertigt. Wählt man die GT-Line, sind diese Bereiche in ansprechendem Hochglanzschwarz gestaltet. Im Kofferraum kommt an den Seiten nur kratzempfindlicher Kunststoff zum Einsatz – typisch für asiatische Hersteller. Die Motorhaube wird nur durch einen einfachen Haltestab offengehalten, was beispielsweise das Nachfüllen des Wischwassers umständlicher macht.

Die Materialqualität im Innenraum fällt klassentypisch aus. Die oberen Bereiche der Türverkleidungen vorne und hinten sowie die Instrumententafel sind weich unterschäumt und besitzen zudem noch einen wertigen Stoffeinsatz. An den Dachsäulen belässt es Kia bei einfachen Kunststoffabdeckungen – zumindest ein Stoffbezug der A-Säulen-Verkleidungen wäre wünschenswert. Weniger überzeugend wirkt die Materialauswahl beim Dachhimmel, welcher einen recht einfachen Eindruck hinterlässt.

Die Verarbeitung geht indessen in Ordnung, zeigt aber auch Verbesserungspotenzial. Während alle Bauteile solide montiert sind, stören stellenweise schlecht entgratete Kanten. So spürt man am Hebel der Rücksitzbankentriegelung eine spitze Kunststoffkante, die dort nicht sein sollte. Knarzgeräusche kann man dem Innenraum nur mit beherztem Anfassen entlocken.

✓ Der Unterboden ist großflächig verkleidet und schafft somit gute aerodynamische Voraussetzungen, um eine möglichst hohe Reichweite zu erzielen.

3,1 Alltagstauglichkeit

Der fünfsitzige EV4 (vier vollwertige Sitze, ein Notsitz) misst 4,43 m in der Länge und ist inklusive der Außenspiegel stattliche 2,12 m breit. Mit dieser großen Breite wird das "Kompakmodell" in beengten Umgebungen schnell unhandlich. Der Wendekreis liegt bei 11,6 m und damit am oberen Ende der Skala. Zum Vergleich: Der VW ID.3 zeigt, dass in dieser Klasse sogar ein Wendekreis von rund 10 m möglich ist, was das Auto deutlich wendiger macht und einem beispielsweise in engen Tiefgaragen das Leben enorm erleichtert. Die Transportfähigkeiten gehen in Ordnung, ein ausgewiesenes Zugfahrzeug ist der EV4 aber nicht. Der 1.868 kg schwere Testwagen darf 487 kg zuladen, was für vier Personen samt Gepäck ausreichen sollte. Auf dem Dach lassen sich Lasten bis 80 kg befestigen, wobei es keine Reling gibt. Die Stützlast ist großzügig bemessen und darf bis zu 100 kg betragen, was für mehrere E-Bikes samt Träger ausreicht. Bei der Anhängelast kann der Koreaner

nicht überzeugen: 1.000 kg für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger müssen ausreichen.

Die Reichweite des EV4 wird im Alltag – je nach Fahrprofil – den meisten Besitzern ausreichen. Legt man den Verbrauch der ADAC Verbrauchsmessung von 19,0 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) zugrunde, erreicht er mit dem 81,4 kWh großen Akku eine maximale Reichweite von 490 km, was aktuell klassenüblich ist.

Durchschnittlich ist auch die Ladeperformance des 400-V-Systems. Den Ladehub von 10 auf 80 Prozent absolviert der EV4 im Test in 32 Minuten und erreicht dabei eine maximale Ladeleistung von 128 kW – im Mittel sind es rund 113 kW. Positiv zu erwähnen ist, dass ab Start bis rund zwei Drittel des Ladestands eine nahezu konstante Ladeleistung anliegt. Ab zehn Prozent Batterieladung werden in 10 Minuten rund 115 km Reichweite nachgeladen. Unter dem Strich liefert der Kia hier keine Spitzenleistungen ab, erweist sich aber als praxistaugliches Elektroauto. Das Laden an der heimischen Wallbox oder am öffentlichen Ladepunkt gelingt mit 11 kW (dreiphasig, 16 A) in rund 8,5 Stunden angemessen schnell. Bestellt man die optionale 22-kW-Ladefunktion, reduziert sich die Ladezeit um die Hälfte.

✓ Steuert man die Ladesäule bei kalten Temperaturen an, bietet der Kia sowohl ein automatisches (bei Navigation an den DC-Lader) als auch ein manuelles Vorheizen der Batterie und zeigt dies dem Fahrer in der Instrumentenkombination an. Zudem lassen sich die Ladepunkte übersichtlich in die Routenführung integrieren.

✗ Serienmäßig liegt ein Reifenreparatur-Set bei, das im Unterschied zu einem Notrad aber nur bei kleinen Reifenschäden eine Weiterfahrt ermöglicht.

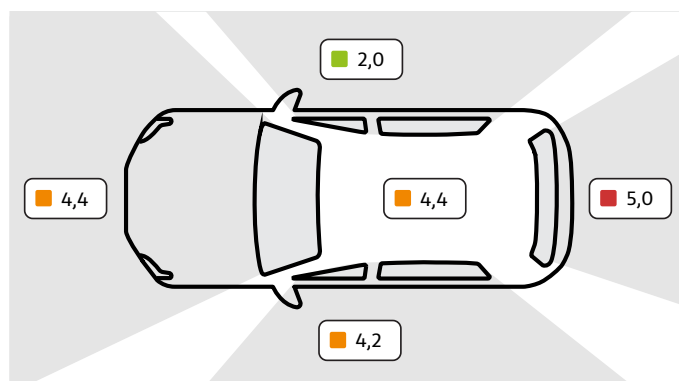
2,8 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt recht gut. Die Vorderkante der Motorhaube ist nicht direkt einsehbar. Da sie sehr niedrig liegt, lassen sich aber niedrige Hindernisse vor dem Kia gut erkennen. Der Heckabschluss muss abgeschätzt werden, wobei die Unterkante der Heckscheibe in etwa das Ende markiert. Die Sicht auf den Verkehr gelingt noch gut. Man sitzt zwar recht hoch im Auto, allerdings nicht so weit oben wie in einem SUV. Die Rundumsicht gelingt deutlich schlechter, da die breiten D-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen den Blick nach schräg hinten einschränken.

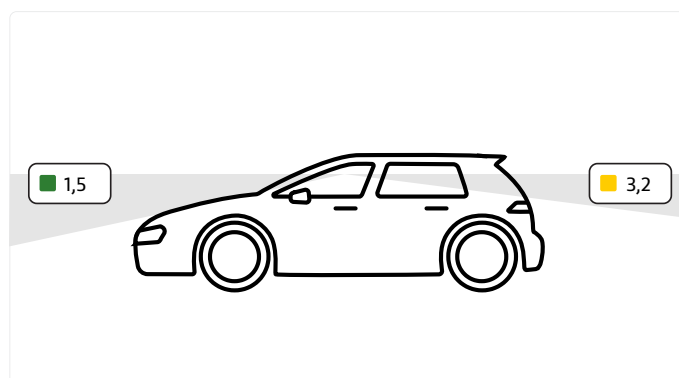
Der Koreaner ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern mitsamt statischem Fernlichtassistenten ausgestattet, der bei Gegenverkehr ab- und danach wieder aufblendet. Im Testwagen sind die optionalen "Adaptive-Dual-Scheinwerfer" verbaut. Mit an Bord ist dann ein dynamischer Fernlichtassistent, der den Gegenverkehr gezielt aus dem Lichtkegel ausblenden kann und damit stets eine optimale Ausleuchtung der Straße ermöglicht. Weitere Adaptivfunktionen wie einen mitschwenkenden

Lichtkegel bei der Kurvenfahrt oder eine breitere Ausleuchtung beim Abbiegen konnten wir im Test nicht erkennen. Die Ausleuchtung der Optionsscheinwerfer kann überzeugen, wobei die Intensität des Abblendlichts noch etwas kräftiger sein könnte. Ebenfalls zusätzlich an Bord ist eine automatische Leuchtweitenregulierung, die im Beladungsfall ohne Zutun des Fahrers für eine optimale Lichtausbeute sorgt, ohne zu blenden. Was hingegen fehlt, ist eine Scheinwerferreinigungsanlage, welche nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern auch Blendung reduzieren kann.

Bezüglich der Spiegel bietet der getestete EV4 serienmäßig einen automatisch abblendenden Innenspiegel, der Blendung bei Fahrten in der Dunkelheit reduziert. Die Außenspiegel verfügen allerdings nicht über diese Funktion. Zudem gibt es keinen asphärischen Bereich in den Außenspiegelgläsern, der das Sichtfeld zur Seite hin aufweitet und so den toten Winkel verkleinert. Im Bereich der Parkfunktionen verfügt die Variante Earth serienmäßig über Einparkhilfen an Front und Heck sowie eine Rückfahrkamera. Letztere ist aber nicht mit einer Reinigungsdüse ausgestattet und nicht vor Verschmutzung geschützt. Gegen Aufpreis besitzt der EV4 ein 360-Grad-Kamera-System, das einen sehr guten Überblick rund um das Fahrzeug bietet und sogar den toten Winkel per Anzeige in der Instrumentenkombination verkleinern kann. Ebenfalls praktisch: die Kameransicht auf die vorderen Räder oder die Draufsicht auf das Auto. Zudem gibt es einen Parkassistenten, mit dem der Kompakte per Schlüssel in enge Parklücken hinein- und wieder herausgefahren werden kann.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen

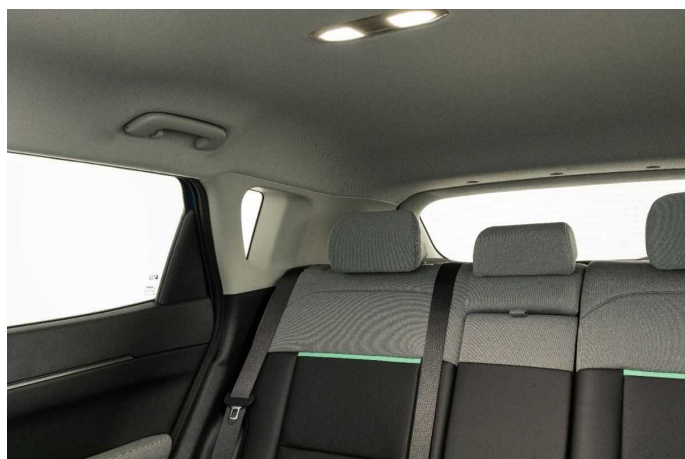


Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,3 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen stellt beim Kia EV4 für gewöhnlich keine große Herausforderung dar. Der Schweller baut weder allzu hoch noch breit, zudem geben die Türen eine große Öffnung frei. Vorn muss man auf die schräg stehende A-Säule achten, zudem befindet sich die B-Säule recht weit vorn. Die Sitze sind mit 47 cm (gemessen über der Fahrbahn, Sitz in unterster Position) in einer für den Einstieg komfortablen Höhe angebracht, aber für ein Kompaktmodell mit flacher Karosserie etwas hoch positioniert. Für große Personen fällt die Einstiegsöffnung damit im Zusammenspiel mit dem eher flachen Dach etwas niedrig aus. Auch hinten ist die Sitzbank relativ hoch im Vergleich zur flach abfallenden Dachlinie positioniert. Immerhin sorgt die immense Beinfreiheit für viel Platz im Fußraum.

Die Türen arretieren vorn und hinten in drei Stufen und fallen auch an Steigungen nicht gleich zu. Am Dachhimmel findet man mit Ausnahme des Fahrerplatzes praktische Haltegriffe vor. Der EV4 ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem Komfortzugang ausgestattet. Möchte man die Türen ver- und entriegeln, muss man lediglich den Schlüssel bei sich haben und die Taste auf den vorderen Türgriffen betätigen – an den hinteren Türen fehlen diese. Hinzu kommt, dass das System nur unzureichend geschützt ist und sich nicht deaktivieren lässt. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Wer das Fahrzeug per digitalem Schlüssel mit dem Smartphone öffnen, verriegeln und starten möchte, muss zur teureren GT-Line greifen.



Der Blick nach hinten wird durch die breiten Dachsäulen und die herausstehenden Kopfstützen eingeschränkt.

✓ Ein Plus an Sicherheit: Das Tagfahrlicht bindet die Rückleuchten mit ein, was beispielsweise bei Nebel, wenn die Lichtautomatik gegebenenfalls noch nicht reagiert, die Sichtbarkeit von hinten deutlich verbessert.

✗ Bei aktivierter Warnblinkanlage kann keine Fahrtrichtungsänderung mehr angezeigt werden. Hinderlich ist dies beispielsweise beim Auffahren auf ein Stauende und gleichzeitigem Spurwechsel.

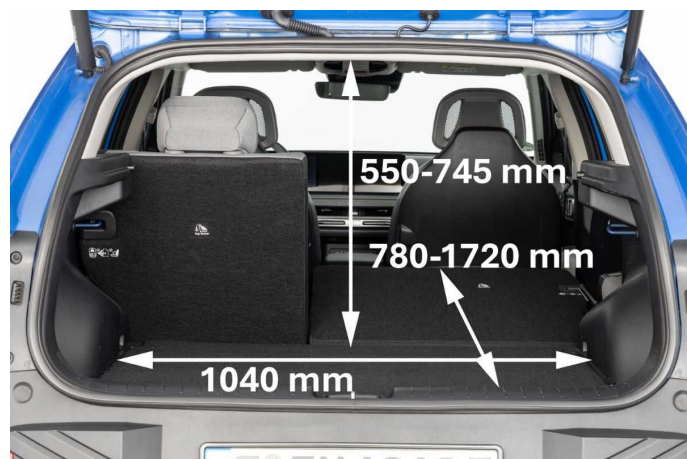
Praktisch bei mehr als zwei Metern Fahrzeugbreite: Die Außenspiegel klappen bei Verriegelung automatisch an und klappen wieder aus, sobald der EV4 aufgeschlossen wird. Zudem beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Auto; eine Türgriffbeleuchtung findet man außen nur an den vorderen Griffen. Die Türgriffe innen sind unbeleuchtet und deshalb bei Dunkelheit nicht so einfach erkennbar. Wirklich suchen muss man sie allerdings nicht, da man sich schnell an die Positionierung gewöhnt.

✓ In der zweiten Reihe befindet sich kein störender Mittel-tunnel, was das Durchrutschen beim Einsteigen erleichtert.

✗ Die flächig versenkten Türgriffe sind in der Handhabung mitunter etwas hinderlich, klassische Bügelgriffe wären hier die nutzerfreundlichere Wahl.

2,8 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum ist für ein Kompaktmodell ordentlich bemessen. Das Standardvolumen unter der Kofferraumabdeckung beläuft sich auf 345 l. Zudem verfügt der EV4 über einen variablen Ladeboden, mit dem sich vom Standardvolumen 75 l nach unten abtrennen lassen. Wird die Laderaumabdeckung ausgebaut, passen 445 l oder sechs Getränkekisten hinein. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen hat das Gepäckabteil ein Volumen von 760 l (gemessen bis zur Unterkante des Fensters), bei dachhohem Beladen beträgt das maximale Ladevolumen gute 1.290 l.



Der Kofferraum bietet ein durchschnittliches Ladevolumen. Zudem steht ein variabler Ladeboden zur Verfügung.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist gut. Die Heckklappe ist serienmäßig manuell 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 Ladekante liegt 72 cm

über der Fahrbahn und damit noch nicht zu hoch. Der variable Ladeboden hält im aufgeklappten Zustand, wodurch das Fach darunter gut zugänglich ist. Erfreulich: Die Laderaumabdeckung lässt sich im ausgebauten Zustand unter dem Ladeboden verstauen. Die rund 4 cm hohe Bordwand fällt beim Ausladen schwerer Gegenstände noch nicht allzu negativ auf. Ist der variable Ladeboden in der unteren Position, beträgt sie 14 cm. Legt man die Rücksitzlehne um, steigt die Ladefläche nur leicht an. Die Heckklappe öffnet weit genug. Erst ab einer Körperhöhe von über 1,90 m muss man auf den Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen.

✗ Die Ausleuchtung des Ladeabteils fällt mit nur einer LED-Leuchte spärlich aus.



Die Heckklappe öffnet man serienmäßig manuell. Gegen Aufpreis gibt es eine elektrische Betätigung.

2,6 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 von der zweiten Sitzreihe aus erfolgen, im Kofferraum selbst gibt es keine Möglichkeit. Dank der vier Verzurrösen in den Seitenverkleidungen lässt sich bodennah ein Gepäcknetz einspannen. Links und rechts gibt es je ein kleines offenes Fach sowie Taschenhaken. Unterhalb des Kofferraumbodens in der oberen Position findet man weiteren Stauraum.

✓ Das Ladekabel sowie der optionale V2L-Adapter sind jeweils in einem praktischen Etui mit Reißverschluss unter dem variablen Ladeboden verstaut.

2,2 Innenraum

2,3 Bedienung

Die Bedienbarkeit des Kia EV4 fällt trotz seiner touch-lastigen Auslegung recht gut aus.

Die grundlegende Einstellung der Fahrerposition ist dank der optionalen elektrischen Sitzeinstellung komfortabel. Die Fahrbereitschaft lässt sich ebenfalls recht unkompliziert herstellen: Hierfür gibt es einen beleuchteten Drehschalter an der Lenksäule, mit dem man den Kia an- und ausschalten sowie die Fahrtrichtung wählen kann.

Die Einstellung der Sichtfunktionen wird teils durch Automatischen (Wischer, Licht) erleichtert, wobei die Lichtbedieneinheit mit in den Blinkerhebel integriert ist und sich damit nur wenig absetzt. Zudem kommt sie ohne Beleuchtung aus, was die Bedienung bei Dunkelheit erschwert. Frontscheibenlüftung und Heckscheibenheizung aktiviert man über Touchfelder, wobei sie zumindest dauerhaft eingeblendet werden. Das ist sinnvoll, da der Zugriff zu jeder Zeit gegeben sein sollte – das ist leider nicht durchgehend der Standard.

Mit einigen Kia-Modellen gemein hat der EV4 die zweigeteilte Einstellung der Klimafunktionen über einen festen Bereich im Zentralsdisplay sowie eine ausgegliederte Tastenleiste. Letztere besitzt gut erreichbare Wipptasten für die Temperatureinstellung, die Lüfterstärke und die Luftverteilung – die Bedienung klappt damit recht gut. Gleiches gilt für die Sitz- und Lenkradheizung, zumindest sobald man sich an die Positionierung der Tasten in der Türverkleidung gewöhnt hat.

Das Zentralsdisplay ist für die meisten Staturen gut erreichbar, nur der rechte Rand ist etwas weit entfernt, wo zudem nützliche Einstellungen verortet sind. Die Ablesbarkeit ist dank des hochauflösenden und kontraststarken Monitors zumeist gut, wobei die hohe Positionierung für geringe Blickabwendungszeiten sorgt. Für Eingaben am oberen Rand kann man seine Hand dort ablegen. Unten befindet sich ebenfalls eine kleine Leiste, um die Bedienhand auf unruhigen Strecken zu stabilisieren und die Touchfelder treffsicher zu bedienen. Der Funktionsumfang ist wie bei einem modernen Auto zu erwarten umfangreich, wobei die Software weitgehend eingängig aufgebaut ist. Permanent verfügbare Schnellwahltasten für wichti-

ge Hauptfunktionen (Home, Karte, Medien, Einstellungen) erleichtern die Bedienung. Allerdings sind diese Tasten im Gegensatz zu anderen Kia-Modellen als hybride Touchfelder ausgelegt, was die Bedienbarkeit nur noch zufriedenstellend macht. Zudem gibt es ein Favoritenfeld, das sich aus einer vorgefertigten Liste belegen lässt – das Elektroantriebs-Menü ergibt hier beispielsweise Sinn.

Die volldigitale Instrumentenkombination überzeugt ebenfalls mit hoher Auflösung und guter Ablesbarkeit. Auch die Schriften sind passend dimensioniert, um sie schnell und sicher abzulesen. Der Bordcomputer ist übersichtlich gestaltet und gibt über die wichtigsten Kenndaten Auskunft. Mit enthalten sind Anzeigen für die letzte Fahrt, ab dem letzten Ladestopp und ein Langzeitspeicher.

Das Lenkrad bietet einwandfrei bedienbare, haptische Tasten, über die sich sowohl die Fahrassistenz als auch weitere Funktionen bedienen lassen. Mit dabei ist eine weitere Favoritentaste, welche beispielsweise ein schnelles Springen in das Fahrassistenzmenü ermöglicht. Erfreulich: Fühlt man sich von der Geschwindigkeitswarnung oder dem Spurhalteassistenten gestört, lassen sich beide Assistenzfunktionen mit nur einem Tastendruck am Lenkrad zeitweise deaktivieren, ohne den Fahrer übermäßig vom Verkehrsgeschehen abzulenken. Im EV4 gesellt sich zu den beiden genannten Assistenten noch der Aufmerksamkeitswarner dazu, der stellenweise etwas zu sensibel agiert – hierfür werden mehrere Schritte zum Einstellen benötigt. Weitere nützliche Tasten findet man für die Park- und Kamerafunktionen.

Benötigt man Auskunft zur umfangreichen Bedienung, helfen die beigelegte und umfangreiche Betriebsanleitung sowie nützliche Erklärungen im Zentralsdisplay.

✗ Die weiteren Klima-Einstellungen (Frontscheibenbelüftung, Heckscheibenheizung, Umluft, Intensität etc.) können schlecht erreichbar sein, da dieser Bereich für manche Staturen von dem Lenkrad verdeckt wird. Dies hat zur Folge, dass das Einstellen dieser Funktionen im Alltag unnötig erschwert wird. Die Längsverstellung des Lenkrades fällt etwas gering aus und bietet somit nicht allen Fahrern den gewünschten Einstellumfang.



Trotz der touchlastigen Bedienung überzeugt der Kia EV4 mit einer insgesamt guten Ergonomie. Abzüge gibt es für teilweise ungünstig platzierte Touch-Bedienelemente.

1,4 Multimedia

Um im EV4 in Sachen Multimedia und Konnektivität gut ausgestattet zu sein, muss man keine teuren Optionen wählen. So verfügt die Earth-Line bereits serienmäßig über alle verfügbaren Ausstattungsmerkmale, wenn man vom optionalen Premium-Soundsystem mit acht Lautsprechern mal absieht. Dazu zählen: ein Digitalradio (DAB+), Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos), eine Bluetooth-Freisprechanlage sowie das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Over-the-Air-Updates sind ebenfalls möglich, um mit künftigen Updates das Infotainment auf dem Stand zu halten, ohne den Händler besuchen zu müssen. Die Fahrtrouten können online in der Cloud berechnet werden, so dass genauere Verkehrsprognosen und Ankunftszeiten sowie zuverlässigere Neuberechnungen der Route möglich werden. Smartphones lassen sich über die serienmäßige induktive Ladeschale oder über die USB-C-Anschlüsse (je zwei vorn und hinten) laden.

Der Kia verfügt zudem über die sogenannten Kia Connect Onlinedienste, die zahlreiche Funktionen wie Live-Services (u. a. Verkehrsinformationen, Wetter, Parkhaussuche) und Remote-Funktionen über die integrierte SIM-Karte ermöglichen. Mittels der Smartphone-App können auch verschiedene Fahrzeuginformationen (u. a. Klimatisierung, Verriegelungszustand, Abstellort) abgerufen werden. Es ist überdies möglich, ver-

schiedene Nutzerprofile anzulegen und mit der Kia-App zu verknüpfen. Über den integrierten App-Store lassen sich zudem Videos streamen und Spiele spielen.

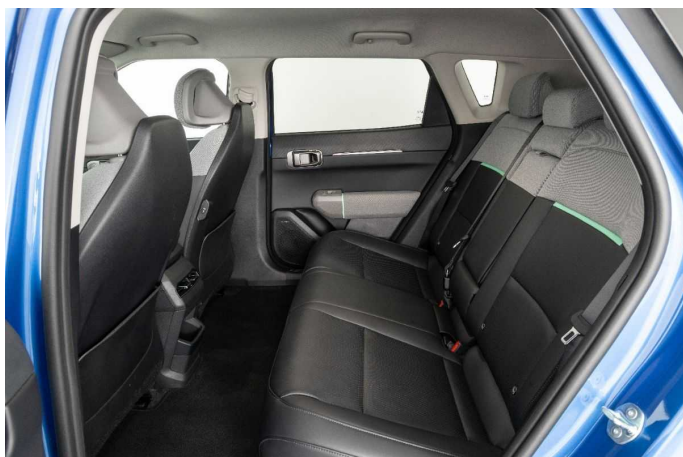
2,0 Raumangebot vorn

In der ersten Reihe finden Personen bis 1,95 m Körpergröße genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit genügt sogar für 2,0 m große Personen. Das Raumgefühl ist angenehm und wird lediglich durch die hohe Fensterlinie etwas geschmälert. Das optionale Glas-Schiebedach bringt zumindest vorn etwas mehr Licht in den Innenraum. Bei Dunkelheit sorgt die mehrfarbige Ambientebeleuchtung für ein angenehmeres Raumempfinden.

2,5 Raumangebot hinten

Für ein Kompaktmodell bietet der EV4 ein bemerkenswert gutes Platzangebot für die Fondinsassen, das nur von wenigen Konkurrenten übertroffen wird. Vor allem die Beinfreiheit fällt dank des großen Radstands erstaunlich großzügig aus und reicht theoretisch selbst für deutlich über zwei Meter große Mitfahrer noch locker. Limitierender Faktor ist hier die Kopffreiheit, die immerhin für 1,90 m große Insassen ausreichend bemessen ist. Bei der Innenbreite, die mit 1,42 m durchschnittlich ausfällt, macht sich jedoch bemerkbar, dass der EV4 der Kompaktklasse angehört.

Das Raumgefühl ist angenehm, leider reicht das optionale Glasdach nicht bis zu den hinteren Mitfahrern und die Ambientebeleuchtung wird im Fond nicht fortgesetzt.



Der Fond bietet ein gutes Raumangebot – vor allem bei der Beinfreiheit.

2,3 Komfort

2,4 Federung

Kia verbaut im EV4 standardmäßig ein konventionelles Stahlfederfahrwerk, wobei hinten eine aufwändige Mehrlenkerachse zum Einsatz kommt. Ein adaptives Fahrwerk, welches das Federungsverhalten an die Fahrsituation anpassen kann oder dem Fahrer eine Eingriffsmöglichkeit bietet, gibt es aber nicht. Die Fahrwerksabstimmung ist ausgewogen und bietet einen guten Komfort. Im Stadtverkehr pariert der Koreaner Einzelhindernisse erstaunlich gut, was zu einem erheblichen Teil auch an den recht "kleinen" 17-Zoll-Rädern mitsamt ihrer hohen Reifenflanke (60er-Querschnitt) liegt. Über Geschwindigkeitshügel rollt man recht unbehelligt – das ist in dieser Klasse schon eine wirklich gute Leistung. Allerdings könnte der Aufbau bei kurzen Wellen innerorts noch ruhiger liegen. Immer wieder wippt der Koreaner leicht und meldet so den Fahrbahnzustand an die Insassen zurück, was stellenweise etwas unruhig wirkt. Auf der Landstraße scheint die höhere Geschwindigkeit dem Federungskomfort zugutezukommen, dort verdaut der EV4 Anregungen angenehm unaufgeregt. In engen Kurven neigt sich der Aufbau – in Anbetracht der flachen Karosserie – mehr als erwartet, was sich auch auf die Insassen überträgt. Je gerader die Strecke, desto besser der Federungskomfort im EV4 – auf der Autobahn zeigt er Langstreckenqualitäten.

2,5 Sitze

Serienmäßig verbaut Kia im Modell Earth in den Grundfunktionen mechanisch einstellbare Vordersitze inklusive Höhenverstellung für den Beifahrersitz. Mit dem "Upgrade-Paket" ist der Fahrersitz elektrisch einstellbar (inklusive Sitzflächenneigung) und mit einer Zwei-Wege-Lendenwirbelstütze ausgestattet. Die Memory-Funktion ist genauso wie die Lendenwirbelstütze

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität des EV4 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. Auf der oberen Ebene der Mittelkonsole gibt es ein kleines offenes Fach, das aber ohne Gummierung auskommen muss und daher Gegenstände zum Klappern bringt. Unter der Armauflage befindet sich ein geschlossenes Fach. Das beleuchtete Handschuhfach ist nicht abschließbar und besitzt keine Beflockung. Zudem ist es mit der dicken Bordmappe schon gut gefüllt. Im Fond findet man Ablagen in Form eines offenen Fachs am Ende der Mittelkonsole, geschlossene Lehnentaschen und zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne. Zusätzlich gibt es zwei Jackenhalter.

✗ Die Türfächer fallen vorn wie hinten klein aus und bieten nur 0,5-l-Flaschen ausreichenden Platz.

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 für die Ansprüche des EV4 passend gewählt und bietet den nötigen Halt, ohne einzuengen. Der Gurtaustritt lässt sich an die Fahrerstatur anpassen, die Mittelarmlehne hingegen bleibt fixiert. Auf der Rücksitzbank warten außen ebenfalls angenehm geformte Sitze, der Seitenhalt fällt aber gering aus. Der mittlere Sitz ist schmal und recht straff. Die Sitzposition der äußeren Plätze ist langstreckentauglich, auch wenn der Kniewinkel etwas spitz ausfällt. Sowohl vorn als auch hinten fallen die Armlehnen in den Türen positiv auf: Sie sind weich gepolstert.

✓ Lobenswert sind die bequemen Kopfstützen mit Netzbezugsspannung, welche sich nicht nur in der Höhe, sondern auch in der Längsrichtung einstellen lassen.

1,9 Innengeräusch

Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h beträgt 65,0 dB(A), was einem guten Geräuschkomfort entspricht. Auch die Fahrgeräusche werden gut gefiltert: Rauer Asphalt oder aufgewirbelte Kiesel treten nie über Gebühr in Erscheinung. Den Elektroantrieb hört man indessen quasi nicht. Und auch die Windgeräusche hat der EV4 im Griff, was nicht zuletzt an seiner strömungsgünstigen Form liegt.

2,2 Klimatisierung

Der EV4 ist in der getesteten Earth-Line serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaatomatik ausgestattet. Die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen anpassen. Eine weitere Detaileinstellung über Drehrädchen an den Ausströmern gibt es allerdings nicht. Eine vollwertige

Umluftautomatik ist ebenso nicht vorhanden; immerhin aktiviert der EV4 auf Wunsch die Umluftfunktion beim Durchfahren eines Tunnels und beim Reinigen der Frontscheibe. Die Fondpassagiere werden mit Luftausströmern am Ende der Mittelkonsole und unter den Vordersitzen mit Frischluft versorgt. Für die kalte Jahreszeit wartet der Koreaner mit einer Sitzhei-

zung vorn sowie einer Lenkradheizung auf. Mit dem optionalen "Upgrade-Paket" verbaut Kia eine Sitzheizung in der zweiten Reihe (äußere Plätze) sowie getönte Scheiben ab der B-Säule.

✓ Wie bei einem Elektroauto zu erwarten, lässt sich der EV4 im abgestellten Zustand heizen und kühlen.

1,0 Antrieb

1,4 Fahrleistungen

Den Kia E4 gibt es in zwei Antriebsvarianten. Die getestete Variante verfügt über einen Elektromotor an der Vorderachse, während beim Allrad-Modell noch ein weiterer Motor an der Hinterachse dazukommt. Im einmotorigen EV4 leistet die permanenterregte Synchronmaschine 150 kW/204 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 283 Nm. Im Alltag ist man damit zu jeder Zeit ausreichend kräftig motorisiert. Dies belegt auch die Zeitmessung: Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Koreaner in 3,9 s, von 80 auf 120 km/h in 5,2 s - das sind sehr gute Werte. Kia verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h zügige 7,7 s, wohingegen die Höchstgeschwindigkeit schon bei 170 km/h elektronisch limitiert wird.

1,0 Laufkultur

Der E-Antrieb kann hinsichtlich der Laufkultur vollauf überzeugen. Es sind weder Vibrationen zu spüren noch störende

Motorgeräusche zu hören. Der Elektromotor zieht vom Start weg zügig an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen spürbar nach.

0,7 Getriebe

Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, weshalb der EV4 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen benötigt. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt schnell und erleichtert das Rangieren. Über die Schaltwippen am Lenkrad kann man die Rekuperation beeinflussen. Von freiem Rollen über verschiedene Verzögerungsstufen bis hin zu einer adaptiven Rekuperation (reagiert auf Verkehr und Streckenführung) ist alles möglich. Auf Wunsch rekuperiert der EV4 bis in den Stillstand (One-Pedal-Drive). Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist serienmäßig verbaut und besitzt eine eigene Taste – praktisch für ein schnelles Deaktivieren beim zentimetergenauen Einparken.

3,1 Fahreigenschaften

2,4 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Kompakten ist in allen abgeprüften Disziplinen gut bis ordentlich. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise bei einem Schreckmoment vorkommen kann, folgt zwar eine deutliche Änderung der Fahrtrichtung. Da die Lenkung aber nicht wild umher schwingt, lässt sich der Koreaner einfach wieder auf den ursprünglichen Kurs bringen. Der Geradeauslauf ist weitgehend gut, nur selten muss man auf gerader Strecke korrigierend eingreifen. Führt man zu schnell in eine Kurve und korrigiert mit einem abrupten Bremsimpuls, bringt das den EV4 nicht aus der Ruhe. Im Grenzbereich in Kurven verhält er sich sicherheitsorientiert untersteuernd. Legt man es allerdings darauf an, Lastwechselreaktionen zu provozieren, beginnt das Heck deutlich zu drängen. Hier wirkt die weiche Federung zuweilen ein wenig überfordert und man wünscht sich ein solider angebundenes Heck. Nichtsdestotrotz sorgt spätestens das ESP dafür, dass man dennoch Herr der Lage bleibt und dass der EV4 in einen neutralen Fahrzustand zurückfindet.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der EV4 eine gute Vorstellung ab. Die Ausweichbewegung weg vom ersten Hindernis überträgt der Koreaner ausreichend direkt, ohne dabei allzu kräftig zu wanken. Dem harten Lenkeinschlag in die entgegengesetz-

te Richtung – um dem zweiten Hindernis auszuweichen – folgt ein leichtes Untersteuern, wobei der Kompakte dem gewünschten Kurs folgen kann und auch beim Zurücklenken auf die ursprüngliche Fahrspur nicht mit einem ausbrechenden Heck überrascht. Durchfährt man den Parcours mit Fokus auf eine möglichst schnelle und präzise Fahrweise, zeigt sich der EV4 nur bedingt dynamisch. Für ein flaches Kompaktmodell fallen die Aufbaubewegungen recht ausgeprägt aus und auch die Lenkung bietet wenig Gefühl. Zudem verhindert die griparme Energiesparbereifung eine bessere Querdynamik. Die Traktion des Frontantrieblers ist zumeist gut, nur bei Nässe oder vehementer Beschleunigung überreizt man sein Traktionsvermögen.

2,7 Lenkung

Die Lenkung des EV4 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 EV4 nicht ganz so leicht 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 gef

ühlvoll ist man aber nicht unterwegs. Die Mittellage der Lenkung ist ausreichend klar definiert, was ein müheloses Geradeausfahren ermöglicht. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen. Damit ist die Lenkung angenehm direkt, ohne aber nervös zu wirken. Im Sportmodus nimmt der Kraftaufwand der Lenkung zu – präziser wird die Lenkung dadurch aber nicht.

2,5 Sicherheit

2,6 Aktive Sicherheit

Der Kia EV4 bietet in der Variante Earth eine ordentliche Ausstattung an aktiver Fahrassistenten – weitere nützliche Funktionen kosten aber Aufpreis.

Serienmäßig an Bord ist ein Notbremsassistent, der über einen großen Geschwindigkeitsbereich den Bereich vor dem Fahrzeug überwacht und gegebenenfalls eine Notbremsung einleitet. Der hilfreiche Tot-Winkel-Assistent, der auch beim Aussteigen oder beim Spurwechsel vor herannahenden Hindernissen warnt, zieht mit dem sogenannten "Upgrade"-Paket ein. Mit dabei ist dann auch die Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren, die beispielsweise beim rückwärts Ausparken vor einem kreuzenden Hindernis warnt oder mit einem Bremsengriff unterstützt. Diese Funktion ist vor allem dann nützlich, wenn man quer zur Fahrbahn einparkt und beim Rausfahren der Blick auf den Querverkehr durch andere parkende Fahrzeuge blockiert ist. Bestellt man zusätzlich das "Drive Wise"-Paket, bremst der EV4 auch im niedrigen Geschwindigkeitsbereich bei Hindernissen direkt hinter dem Heck wie beispielsweise Begrenzungspollern. Ebenfalls in dem Paket enthalten ist die praktische Kameraansicht in der Instrumentenkombination, die den toten Winkel verkleinern kann.

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelung ist die Variante Earth mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer und einem adaptiven Abstandstempomaten ausgerüstet. Aktiviert man die automatische Übernahme von erkannten Tempolimits einmalig im Menü und bestätigt zusätzlich ein Mal die Übernahme während der Regelung, übernimmt der EV4 fortan die Geschwindigkeitsregelung entsprechend der Verkehrszeichen. Zusätzlich gibt es einen Spurführungsassistenten, der die Fahrspur hält und dem Fahrer zeitweise das Lenken abnehmen kann. Bestellt man das erwähnte "Drive Wise"-Paket, erweitert sich die Funktionalität des Autobahn-Assistenten. Der EV4 bietet nun – sobald die Rahmenbedingungen passen – einen automatisierten Spurwechsel an. Der Fahrer muss nur noch den Blinker setzen und der Kia wechselt die Spur auf der Autobahn. Zudem reagiert das System auf die Streckenführung der Autobahn (z. B. Abbremsen bei Kurven), wobei der Koreaner munter rechts überholt, wenn auf der linken Spur langsamer gefahren wird. Hier haben Konkurrenzsysteme bessere Manieren.

✗ Im Alltag kann die Fahreraufmerksamkeitserkennung störend werden, da sie relativ schnell und häufig warnt. Die Möglichkeit zum Deaktivieren findet man in den Einstellungen. Die

4,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der EV4 erst nach 40,3 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) zum Stehen – nur ein ausreichender Wert. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse geben hingegen keinen Anlass zur Klage, wenngleich das Pedalgefühl etwas weich ausfällt.

Taste für die Handbremse befindet sich links vom Lenkrad und kann deshalb im Notfall nur sehr schwer vom Beifahrer betätigt werden, um den Kia abzubremsen.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Notbremsssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremsssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spuralhalteassistent
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend
-  Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
-  Spurwechselassistent
-  Spurwechselautomatik
-  Ausweichassistent
-  Notfallassistent
-  Ausstiegswarnung

Nicht erhältlich

-  Abstandswarnung
-  Tempomat
-  Insassenschutzsystem proaktiv

2,2 Passive Sicherheit

Der Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test 2025) bescheinigt dem EV4 einen guten Insassenschutz, der mit 84 Prozent der möglichen Punkte bewertet wird. Insgesamt erreicht der Koreaner ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis – sofern keine Zusatzausstattungen gewählt werden. Inklusive der aufpreispflichtigen (aktiven) Sicherheitsausstattung erreicht der Koreaner die vollen fünf Sterne.

Zur Airbag-Ausstattung zählen: Front- und Seitenairbags vorn, von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags sowie ein Center-Airbag zwischen den beiden Vordersitzen. Knieairbags vorn sowie Seitenairbags in der zweiten Reihe gibt es nicht. Die Kopfstützen reichen vorn für 2,0 m große Personen, hinten bieten sie nur bis rund 1,75 m Körpergröße einen ausreichenden Schutz. Nach einem Unfall bremsst der Koreaner selbstständig bis zum Stillstand ab, um Folgekollisionen zu vermeiden. Zudem setzt der Kia über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab und stellt, sofern möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her.

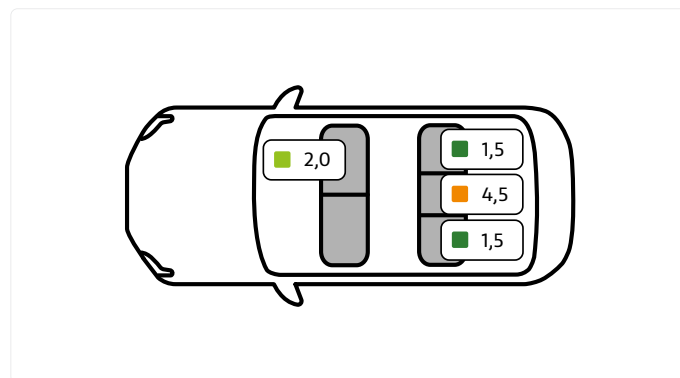
✗ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und somit gerade bei vollem Ladeabteil schlecht erreichbar. Zudem fehlt die Möglichkeit, ein flexibles Trennnetz zwischen Koffer- und Fahrgastraum zu montieren. Im Zubehör gibt es nur ein festes Trenngitter, das dauerhaft verbaut werden muss. Windschnittig, aber mit Nachteilen: Die in die Türen eingelassenen Griffe können die Rettungsarbeiten im Vergleich zu konventionellen Bügeltürgriffen erschweren.

2,5 Kindersicherheit

Mit 85 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem EV4 eine gute Kindersicherheit (Test 2025). Allgemein eignet sich der Koreaner gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen –

zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen der zweiten Reihe stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung. Auch die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist möglich, wobei der Einbau hinten durch den recht niedrigen Abstand zwischen Dachlinie und Rücksitzbank leicht erschwert ist. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Die Kindersicherung der Türen kann komfortabel vom Fahrerplatz aus vorgenommen werden und ist damit oben-dreiein manipulationssicher. Der Kia verfügt über einen Insassensalarm, der beim Verlassen des Fahrzeugs warnt, jemanden auf der Rücksitzbank zu vergessen. Aber: Im Vergleich zu einem Kia EV9 ist das System im EV4 nicht sensorgesteuert. Es warnt deshalb standardmäßig nur beim Aussteigen und erkennt nicht aktiv Bewegungen im Innenraum.

✗ Der mittlere Rücksitz eignet sich nicht für die Platzierung eines Kindersitzes, da der Abstand zwischen Gurtanlenkpunkt und Schloss zu gering ausfällt. Zudem verfügen die hinteren Fenster nicht über einen zuverlässigen Einklemmschutz.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

2,8 Sicherheit ungeschützte Personen

Im Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der EV4 77 Prozent der möglichen Punkte (Test 2025) – das ist nur ein befriedigendes Ergebnis. Der Übergang zwischen Motorhaube und Frontscheibe sowie die seitlichen Scheibenrahmen sind zu unnachgiebig und bergen für Personen ein hohes Verletzungsrisiko. Andere Modelle sind in diesen Bereichen deutlich besser "entschärft". Immerhin erkennt das serienmäßige Notbremsystem auch Fußgänger und Radfahrer und kann im Notfall eine Kollision verhindern oder zumindest die Schwere des Zusammenstoßes verringern.

2,2 Umwelt

2,2 Verbrauch

Bei der Verbrauchsmessung des ADAC Autotest benötigt der EV4 19,0 kWh/100 km (inklusive der Ladeverluste bei 3-phasiger AC-Ladung mit 16 A). Das ist für ein modernes Elektroauto und auch im Vergleich mit der Konkurrenz ein recht guter Wert. Fährt man den Stromer bewusst sparsam, lässt

sich der Verbrauch auch noch um weitere Kilowattstunden drücken. Um die 81,4-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 92,9 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Verbrauchszyklus zugrunde, ergibt sich für den EV4 mit Frontantrieb eine Reichweite von rund 490 km – das ist ein praxistauglicher Wert. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher

wie die Klimatisierung (Wärmepumpe optional) und der großflächig verkleidete Unterboden helfen, eine im Rahmen der Möglichkeiten gute Reichweite zu erzielen.

2,0 Umwelteinfluss

Mit einer Grundfläche von 8,2 Quadratmetern belegt der EV4 eine für seine Klasse gewöhnliche Verkehrsfläche. Sein Leerge-

wicht von rund 1,9 t sprengt den Rahmen nicht, einige Elektroautos fallen deutlich schwerer aus und strapazieren damit die Infrastruktur noch mehr. Im Vergleich zu einem Verbrenner-Modell fällt der Kompakte aber gewichtig aus. Das Vorbeifahrgeräusch liegt mit 64 dB(A) auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Da der EV4 in Europa produziert wird, schlägt der Transportweg weniger ins Kontor als bei den in Südkorea gefertigten Modellen.

2,7 Autokosten

2,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Kia EV4 startet in der Basisvariante ab einem Preis von 37.590 Euro und kommt dann mit einer grundlegenden Ausstattung und der 58,3 kWh großen Batterie zu den Kunden. Im Test tritt der Koreaner in der mittleren Ausstattungsvariante namens Earth und mit der großen der beiden Akkuvarianten zu einem Preis ab 45.540 Euro an – der Testwagenpreis beträgt 52.150 Euro. Insgesamt gelingt es Kia im Konkurrenzvergleich, ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis zu erzielen, wobei der EV4 in keiner der Testdisziplinen wirklich hervorsticht. Ab-

setzen kann sich der Kia aber mit seiner sehr langen Garantielaufzeit von sieben Jahren/150.000 km auf das Gesamtfahrzeug. Andere Hersteller bieten hier weit weniger. Die Garantie für den Hochvoltspeicher beträgt die üblichen acht Jahre/160.000 km. Die Unterhaltskosten für den Stromer fallen weitgehend moderat aus. Von der Kfz-Steuer ist der EV4 als Elektroauto noch bis 2035 ausgenommen, danach beträgt die Steuer 68 Euro im Jahr. Die Versicherungseinstufung fällt in der Haftpflicht (19) moderat aus, Teilkasko (27) und Vollkasko (26) hingegen sind erhöht. Zum Service muss der EV4 nach 30.000 km oder spätestens alle zwei Jahre.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EV4 (58,3 kWh) Air	EV4 (81,4 kWh) Air	EV4 (81,4 kWh) Earth AWD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	150 (204)	195 (265)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	50	50	65
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	283/-	283/-	385/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	170	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	14,7 kWh	14,6 kWh	16,2 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	58,3 (b)	81,4 (b)	81,4 (b)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/26/27	19/26/27	//
Steuer pro Jahr [Euro]	68	68	
Preis [Euro]	37.590	43.240	48.730

Aufbau: ST - Stufenheck / SR - Schrägheck / CP - Coupe / C - Cabriolet / RO - Roadster / KT - Kleintransporter / HKB - Hochdachkombi / TR - Transporter / BU - Bus / SUV - Sport Utility Vehicle / KB - Kombi / GR - Van / GE - Geländewagen / PK - Pick-Up

Versicherung: KH - KFZ-Haftpfl. / VK - Vollkasko / TK - Teilkasko

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Permanentmagnet-Synchronmaschine, vorn	
Maximale Leistung	150 kW (204 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	50 kW
Maximales Drehmoment	283 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh	n.b. / 81,4 kWh
gesamt/nutzbar	
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	92,9 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen / 400 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	71,5 h - 40,5 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	71,5 h - 12,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	22,5 h - 8,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	22,5 h - 4 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 128 kW	32 min.

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie
V2L / Typ2 auf Schuko,	Option

Rekuperation

Stufen/Einstellung	6/Paddel
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Ja

Klimatisierung

Wärmepumpe	Option
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/n.b.

Anzeigen während Ladevorgang

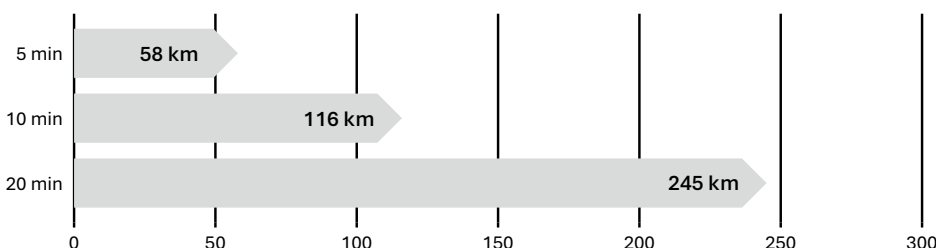
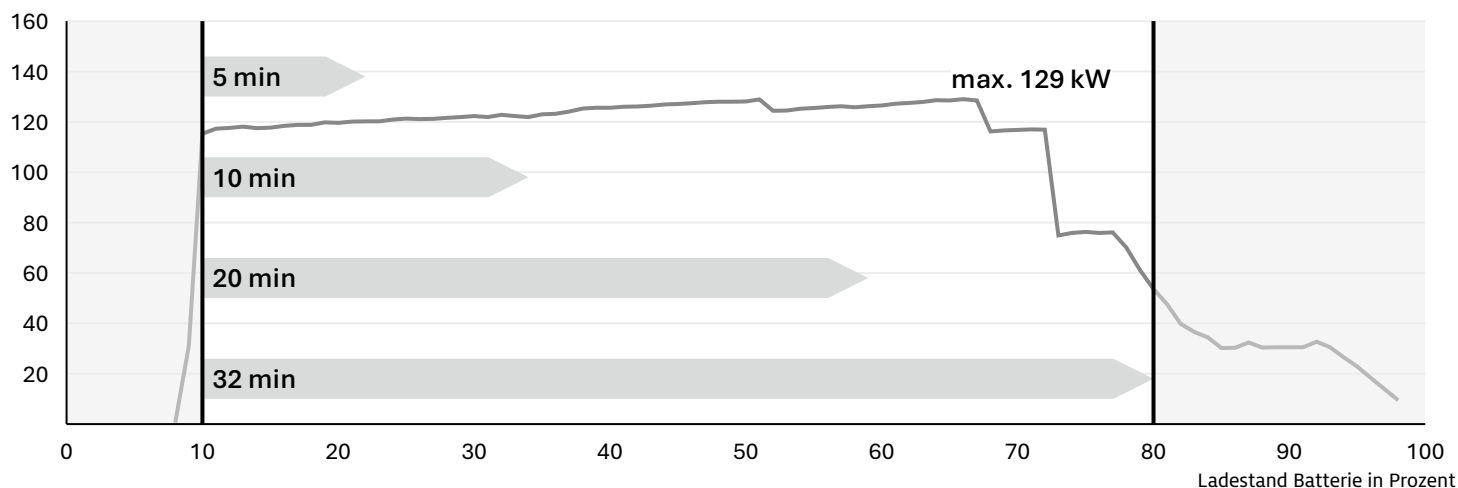
Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Nein
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Nein

Laden

Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Position der Ladeklappe	vorne rechts
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Aufsperrern
Bidirektionales Laden	V2L bis zu 3,6 kW
Batterieconditionierung	Ja
Statusanzeige	Ja
Batterieconditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Ja
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Ja
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite

Ladeleistung in kW



Ladevorgang 10-80 %*	
Ø Ladeleistung	112,9 kW
Ladedauer	00:32
Nachgeladene Reichweite	358 km
Nachgeladen in*	
5 min	9,7 kWh / 58 km / 22 %
10 min	19,2 kWh / 116 km / 34 %
20 min	40,6 kWh / 245 km / 59 %

*ADAC Messung

Herstellerangaben

Permanentmagnet-Synchronmaschine, vorn

Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	283 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,6 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	215/60 R17H
Länge/Breite/Höhe	4.430/1.860/1.485 mm
Leergewicht/Zuladung	1.896/459 kg
Kofferraumvolumen	435/1.415 l
normal/geklappt	
Anhängelast	750/1.000 kg
ungebremst/gebremst	
Stützlast/Dachlast	100/80 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	81,4/- kWh
Garantie	7 Jahre oder 150.000 km/12
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	Slowakei

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	3,9 s
Überholvorgang 80-120 km/h	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,3 m
Reifengröße	215/60 R17 96H
Reifen	Nexen N Fera Primus
Wendekreis (li./re.)	11,5 / 11,6 m
Autotest-Verbrauch	19,0 kWh/100 km
Reichweite	490 km
Innengeräusch 130 km/h	65,0 dB(A)
Fahrzeugbreite	2.115 mm
(inkl. Außenspiegel)	
Leergewicht/Zuladung	1.868/487 kg
Kofferraum normal	345 l
geklappt/dachhoch	760/1.290 l

Kosten

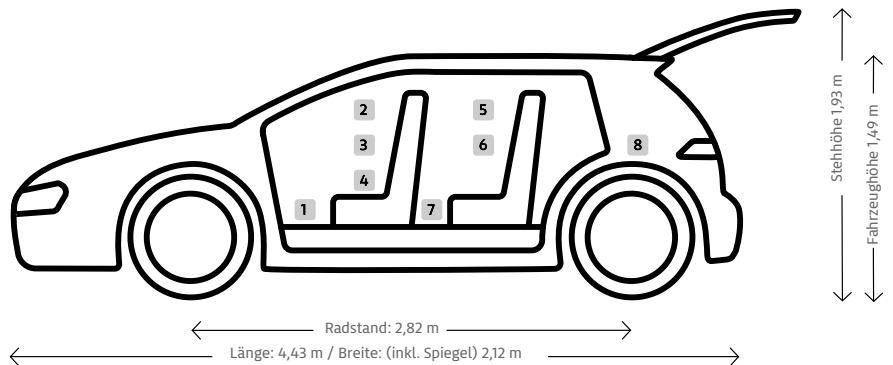
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	101 Euro
Fixkosten	200 Euro
Werkstattkosten	63 Euro
Wertverlust	521 Euro
Monatliche Gesamtkosten	884 Euro
Steuer pro Jahr	68 Euro
Versicherungs-Typklassen	19/26/27
KH/VK/TK	
Basispreis getestete Variante	45.540 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 11.11.2025
Testwagenpreis inkl.	52.150 Euro
Sonderausstattung	
Kilometerstand bei Testbeginn	4.134 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	2562.CT1E.EUR.ccNC.001.001.25060

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,95 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,00 m Person
- 3 Innenbreite vorn 146 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 47 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,89 m Person
- 6 Innenbreite hinten 142 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,20 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 345 - 1.290 l



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	Serie/1.190
statisch/dynamisch	Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.390 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.390 Euro (Paket)°
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	1.190 Euro°

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	
Kopfairbags vorn/hinten	
Zentralairbag	
Spurwechselwarnung	1.350 Euro (Paket)°
Ausstiegswarnung	
Querverkehrswarnung hinten	

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/-
Innen-/Außenspiegel	
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	1.350 Euro°/-
Lordosenstütze links/rechts	1.350 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.350 Euro°
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-

Außen

Anhängerkupplung	890 Euro
Metalliclackierung	ab 790 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)

2,4

Autokosten

2,7

KATEGORIE

NOTE

Karosserie

2,7

Verarbeitung	2,8
Alltagstauglichkeit	3,1
Licht und Sicht	2,8
Ein-/Ausstieg	2,3
Kofferraum-Volumen	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,6

Innenraum

2,2

Bedienung	2,3
Multimedia	1,4
Raumangebot vorn	2,0
Raumangebot hinten	2,5
Innenraum-Variabilität	3,4

Komfort

2,3

Federung	2,4
Sitze	2,5
Innengeräusch	1,9
Klimatisierung	2,2

Antrieb

1,0

Fahrleistungen	1,4
Laufkultur	1,0
Getriebe	0,7

Fahreigenschaften

3,1

Fahrstabilität	2,4
Lenkung	2,7
Bremse	4,0

Sicherheit

2,5

Aktive Sicherheit	2,6
Passive Sicherheit	2,2
Kindersicherheit	2,5
Sicherheit ungeschützte Personen	2,8

Umwelt

2,2

Verbrauch	2,2
Umwelteinfluss	2,0

Notenskala

- sehr gut 0,6 - 1,5 gut 1,6 - 2,5
befriedigend 2,6 - 3,5
ausreichend 3,6 - 4,5 mangelhaft 4,6 - 5,5

Bildergalerie

