- Elektro-Motor
- 60.370 €
- 215 kW/292 PS
- 376 km
- 23,9 kWh pro 100 km



Kia EV4 GT AWD

Fünftürige Schrägheckklimousine der unteren Mittelklasse

Mit dem EV4 GT AWD stellt Kia dem regulären EV4 ein sportlicher positioniertes Topmodell zur Seite. Zwei Elektromotoren mit zusammen 215 kW/292 PS treiben alle vier Räder an und sorgen für kräftige Fahrleistungen. Seine dynamischen Ambitionen unterstreicht der GT nicht nur optisch, sondern auch mit einem sportlich abgestimmten Fahrwerk samt elektronischer Dämpferregelung. Damit fährt der Kia deutlich verbindlicher und agiler als die schwächeren Varianten, ohne den Federungskomfort übermäßig zu vernachlässigen. Der Allradantrieb sorgt zudem für sehr gute Traktion. Unpassend zum sportlichen Anspruch erscheint dagegen die auf lediglich 170 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit. Eine Besonderheit ist der virtuelle Gangwechsel. Auf Wunsch simuliert die Antriebssteuerung verschiedene Gangstufen, zudem lässt sich ein künstlicher Motorsound über die Lautsprecher abspielen. Was nach einer Spielerei klingt, haben die Entwickler überzeugend umgesetzt – beides steigert den Fahrspaß und die Emotionalität des EV4 GT spürbar. Auch bei den elektroautospezifischen Funktionen überzeugt der EV4 mit guter Laderoutenplanung und vielfältig einstellbarer Rekuperation. Optional ist ein 22-kW-Onboard-Ladegerät erhältlich, das die Ladezeiten mit Wechselstrom halbiert. Das 400-V-System setzt beim Schnellladen allerdings keine Maßstäbe – der Ladehub von 10 auf 80 Prozent dauert etwas mehr als eine halbe Stunde. Die Kehrseite der zusätzlichen Leistung zeigt sich beim Verbrauch. Im ADAC Autotest benötigt der GT 23,9 kWh/100 km einschließlich der Ladeverluste. Trotz der mit nutzbaren 81,4 kWh recht großen Batterie ergibt sich dadurch eine Reichweite von lediglich 376 km. Damit erkauft man sich die bessere Fahrdynamik mit einem deutlich höheren Energiebedarf und einer mäßigen Reichweite. Mit einem Grundpreis von 57.840 Euro ist der GT zudem alles andere als ein Schnäppchen, auch wenn die Serienausstattung kaum Wünsche offenlässt. Die lange Kia-Garantie von sieben Jahren beziehungsweise 150.000 km bleibt dagegen ein handfestes Kaufargument.

✓ **sportliche Fahreigenschaften bei gleichzeitig gutem Federungskomfort, gelungene Verbrenner-Simulation von Getriebe und Motorklang, sehr umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, lange Garantielaufzeit**

✗ **hoher Verbrauch und mäßige Reichweite, unpassend geringe Höchstgeschwindigkeit, fehlender Einklemmschutz an hinteren Seitenfenstern, hoher Anschaffungspreis**

ADAC Urteil

2,3	Autotest
3,3	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,9	Familie
3,7	Stadtverkehr
2,4	Senioren
2,6	Langstrecke
2,9	Transport
1,5	Fahrspaß
2,8	Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. Cupra Born, MG MG 4, Smart #1, VW ID. 3 Neo

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,6 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 05
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

2,3 Innenraum 06

Bedienung 06
Multimedia 07
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 08

2,2 Komfort 08

Federung 08
Sitze 08
Innengeräusch 09
Klimatisierung 09

0,9 Antrieb 09

Fahrleistungen 09
Laufkultur 09
Getriebe 09

2,1 Fahreigenschaften 10

Fahrstabilität 10
Lenkung 10
Bremse 10

2,3 Sicherheit 10

Aktive Sicherheit 10
Passive Sicherheit 11
Kindersicherheit 11
Sicherheit ungeschützte Personen 12

3,3 Umwelt 12

Verbrauch 12
Umwelteinfluss 12

3,3 Autokosten 12

Monatliche Gesamtkosten 12

Eigenschaften des Elektroantriebs 13

Fahrzeugdaten 14

Bilder 15

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.

ADAC © ADAC e.V.

2,6 Karosserie

2,5 Verarbeitung

✓ Der Kia EV4 GT AWD verfügt über eine ordentlich gefertigte Karosserie mit weitgehend gleichmäßigen Spaltmaßen. An einigen Details werden jedoch Sparmaßnahmen sichtbar: So fehlt an den Innenseiten von Heck- und Frontklappe stellenweise der Klarlack. Im Kofferraum kommen an den Seiten kratzempfindliche Kunststoffverkleidungen zum Einsatz. Die Fronthaube wird lediglich von einem einfachen Haltestab offengehalten, was beispielsweise das Nachfüllen von Wischwasser umständlicher macht.

Die Materialqualität im Innenraum fällt insgesamt klassentypisch aus. Die Sitzbezüge mit Veloursledernachbildung sowie die gelben Applikationen und Kontrastnähte setzen beim GT AWD sportliche Akzente und werten das ansonsten überwiegend dunkel gehaltene Interieur optisch auf. Pedale sowie die Fußstütze in Metalloptik unterstreichen den sportlichen Anspruch und wirken merklich wertiger als die Kunststoffausführungen des Standard-Modells. Gleiches gilt für den schwarzen Dachhimmel, der beim Sportmodell zum Einsatz kommt. Die oberen Bereiche der vorderen und hinteren Türverkleidungen sowie der Instrumententafel sind weich unterschäumt. Im unteren Bereich findet man wie üblich ausschließlich harten Kunststoff vor. Auch an den Dachsäulen belässt es Kia bei einfachen Kunststoffabdeckungen. Zumindest ein Stoffbezug der A-Säulenverkleidungen wäre wünschenswert. Das Interieur präsentiert sich gut verarbeitet, lediglich bei genauer Betrachtung findet man noch Verbesserungspotenzial wie etwa schlecht entgratete Kanten. Knarzgeräusche lassen sich dem Innenraum erst durch kräftigen Druck auf einzelne Verkleidungsteile entlocken.

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

3,2 Alltagstauglichkeit

Der fünfsitzige Kia EV4 GT AWD bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen mittleren Notsitz. Er misst 4,45 m in der Länge und ist einschließlich Außenspiegeln stattliche 2,12 m breit. Damit wird das Kompaktmodell in beengten Umgebungen schnell unhandlich. Der gemessene Wendekreis von 11,6 m fällt ebenfalls recht groß aus. Zum Vergleich: Der VW ID.3 kommt mit rund 10 m aus und lässt sich dadurch deutlich leichter manövrieren. Die Transportmöglichkeiten gehen insgesamt in Ordnung. Der 2.002 kg schwere Testwagen darf 458 kg zuladen, was für vier Personen samt Gepäck ausreichen sollte. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg zulässig, eine Dachreling gibt es allerdings nicht. Die großzügige Stützlast von 100 kg bietet gute Voraussetzungen für den Transport mehrerer E-Bikes auf einem geeigneten Fahrradträger. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 1.500 kg wiegen, ungebremste bis zu 750 kg. Damit bietet der GT AWD deutlich mehr Zugvermögen als der frontgetriebene EV4 mit großer Batterie (maximal 1.000 kg).

Die Reichweite dürfte im Alltag je nach Fahrprofil für die meisten Nutzer ausreichen. Mit dem 81,4-kWh-Akku kommt der GT AWD im Test 376 km weit. Damit bleibt er deutlich hinter dem EV4 Earth mit gleicher Batterie zurück, der deutlich sparsamer ist (19,0 kWh/100 km) und eine Reichweite von 490 km erzielt. Die Ladeleistung des 400-V-Systems fällt durchschnittlich aus. Den Ladehub von 10 auf 80 Prozent absolviert der GT AWD im Test in 32 Minuten – ein durchschnittliches Ergebnis. Dabei lädt der Kia bis ca. 70 Prozent Ladezustand im Bereich der maximalen Ladeleistung, die allerdings mit 129 kW (Herstellerangabe: 128 kW) vergleichsweise niedrig ausfällt. Ausgehend von zehn Prozent Ladestand lassen sich innerhalb von zehn Minuten rund 93 km Reichweite nachladen. Bei niedrigen Temperaturen kann die Batterie sowohl automatisch bei aktiver Navigation zu einem Schnelllader als auch manuell vorgeheizt werden. Ladepunkte lassen sich zudem übersichtlich in die Routenführung integrieren. An einer geeigneten Wallbox oder öffentlichen Wechselstrom-Ladesäule lädt der EV4 serienmäßig dreiphasig mit bis zu 11 kW. Eine Vollladung dauert rund 8,5 Stunden. Mit dem optionalen 22-kW-Bordladegerät halbiert sich diese Zeit.

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

2,6 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich insgesamt recht gut abschätzen. Zwar ist die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt einsehbar, durch die niedrige Front sind jedoch auch flache Hindernisse vor dem Kia gut zu erkennen. Der Heckabschluss muss abgeschätzt werden, wobei die Unterkante der Heckscheibe ungefähr das Fahrzeugende markiert. Die Sicht auf das Verkehrsgeschehen ist dank der E-Auto-typisch erhöhten Sitzposition recht gut. Kia stattet den EV4 serienmäßig mit Parksensoren vorn und hinten sowie einem 360-Grad-Kamerasystem aus. Ein Parkassistent ist ebenfalls an Bord, allerdings lässt sich der Stromer lediglich mittels der Funkfernbedienung nach vorn und hinten bewegen, um das Fahrzeug beispielsweise aus einer engen Parklücke herausmanövrieren. Mit dem Fahrer an Bord kann der EV4 hingegen nicht selbstständig ein- oder ausparken.

Der Kia EV4 GT AWD verfügt serienmäßig über adaptive Dual-LED-Scheinwerfer mit dynamischem Fernlichtassistenten. Dieser blendet andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus dem Fernlichtkegel aus, sodass die übrigen Bereiche der Fahrbahn weiterhin vom Fernlicht ausgeleuchtet werden können. Weitere adaptive Lichtfunktionen, etwa einen mitschwenkenden Lichtkegel bei Kurvenfahrt oder eine breitere Ausleuchtung beim Abbiegen, hat der Koreaner hingegen nicht zu bieten. Die Ausleuchtung überzeugt insgesamt, allerdings könnte der Lichtkegel des Abblendlichts etwas breiter sein. Die automatische Leuchtweitenregulierung passt die Scheinwerfereinstellung ohne Zutun des Fahrers an den Beladungszustand an und

ADAC © ADAC e.V.

wirkt damit einer Blendung anderer Verkehrsteilnehmer entgegen.

Der serienmäßig automatisch abblendende Innenspiegel reduziert bei Dunkelheit die Blendung durch nachfolgende Fahrzeuge. Die Außenspiegel bieten diese Funktion nicht. Zudem fehlt ihren Gläsern ein asphärischer Bereich, der das seitliche Sichtfeld erweitert und den toten Winkel verkleinert.

Einparkhilfen vorn, hinten und an den Seiten sowie ein 360-Grad-Kamerasystem gehören beim GT AWD zur Serienausstattung. Die Rückfahrkamera ist allerdings weder vor Verschmutzung geschützt noch mit einer Reinigungsdüse ausgestattet. Auch der fernbedienbare Parkassistent ist serienmäßig an Bord. Mit ihm lässt sich der EV4 über den Fahrzeugschlüssel durch Vor- und Zurückfahren in enge Querparklücken oder Garagen hinein- und wieder herausmanövrieren. Einen konventionellen Parkassistenten, der den EV4 mit dem Fahrer an Bord selbsttätig in Längs- und Querparklücken manövriert, hat der Kia nicht zu bieten.

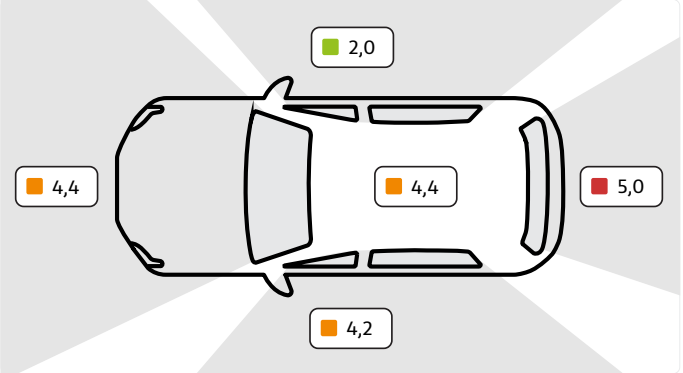


Der Blick nach hinten wird durch die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen stark eingeschränkt.

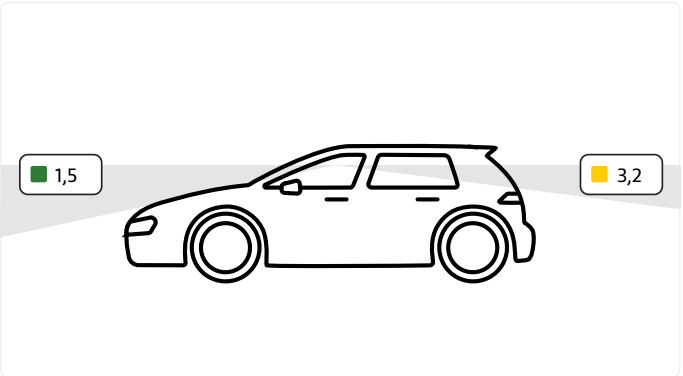
✓ Die Rückleuchten sind auch bei aktiviertem Tagfahrlicht eingeschaltet. Das erhöht die Sichtbarkeit von hinten, insbesondere bei Nebel, wenn die Lichtautomatik das Abblendlicht noch nicht aktiviert hat.

✕ Die Rundumsicht fällt schlecht aus: Vor allem die sehr breiten D-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach draußen erheblich ein.

Bei aktivierter Warnblinkanlage kann keine Fahrtrichtungsänderung mehr angezeigt werden. Hinderlich ist dies beispielsweise beim Auffahren auf ein Stauende und gleichzeitigem Spurwechsel. Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die verschmutzungsbedingte Einbußen bei der Ausleuchtung und Blendung durch Streulicht reduzieren könnte, ist leider nicht erhältlich.



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.

2,1 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen stellt beim Kia EV4 GT AWD im Allgemeinen keine große Herausforderung dar. Die Schweller sind weder übermäßig hoch noch breit, und die Türen geben ausreichend große Öffnungen frei. Vorn muss man allerdings auf die stark geneigte A-Säule achten, zudem befindet sich die B-Säule recht weit vorn. Die Vordersitze befinden sich in der untersten Position 47 cm über der Fahrbahn und damit in einer einstiegsfreundlichen Höhe. Für ein Kompaktmodell mit flacher Karosserie sind sie jedoch vergleichsweise hoch angeordnet, was auf den Akku im Unterboden zurückzuführen ist. Im Zusammenspiel mit dem niedrigen Dach schränkt dies die Höhe der Einstiegsöffnung für große Personen ein. Die serienmäßige, zweistufig einstellbare Komforteinstiegsfunktion erleichtert den Zugang zu beiden Vordersitzen.

Auch das Ein- und Aussteigen in der zweiten Sitzreihe gelingt insgesamt gut, auch wenn die Rücksitzbank im Verhältnis zur abfallenden Dachlinie recht hoch positioniert ist. Zudem ragt der Radlauf in den hinteren Türausschnitt. Die Türen arretieren vorn und hinten in drei Stufen und fallen auch an Steigungen nicht ohne Weiteres zu. Am Dachhimmel stehen mit Ausnahme des Fahrerplatzes praktische Haltegriffe zur Verfügung.

Der EV4 GT AWD verfügt serienmäßig über einen schlüssellosen Komfortzugang. Zum Ver- und Entriegeln genügt es, den Schlüssel bei sich zu tragen und die Taste an einem der vorderen Türgriffe zu betätigen. An den hinteren Türen fehlen entsprechende Sensoren. Eine automatische Verriegelung beim Entfernen vom Fahrzeug gibt es nicht. Das Zugangssystem ist

© ADAC e.V.

nur unzureichend gegen Funkverlängerungsangriffe geschützt und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann daher über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Unpraktisch: Der mechanische Notschlüssel muss wie bei Kia üblich separat mitgeführt werden und ist nicht in die Funkfernbedienung integriert. Der digitale Schlüssel zum Öffnen, Verriegeln und Starten per kompatiblem Smartphone ist gegen Aufpreis erhältlich.

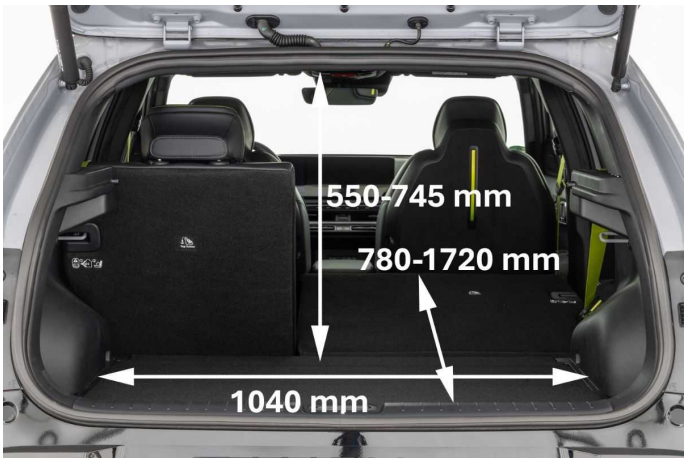
Die Scheinwerfer beleuchten nach dem Entriegeln den Bereich vor dem Fahrzeug, an den Seiten sind nur die vorderen Türgriffe beleuchtet.

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

✗ Die flächenbündig versenkten, automatisch ausfahrenden Türgriffe sind mitunter etwas umständlich zu bedienen. Klassische Bügelgriffe wären nutzerfreundlicher. Der innere Türgriff ist unbeleuchtet und daher bei Dunkelheit nicht optimal zu sehen.

3,0 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum ist für ein Kompaktmodell ordentlich bemessen. Das Standardvolumen unter der Kofferraumabdeckung beläuft sich auf 315 l. Zudem verfügt der EV4 über einen variablen Ladeboden, mit dem sich vom Standardvolumen 45 l nach unten abtrennen lassen. Wird die Laderaumabdeckung ausgebaut, passen 415 l oder sechs Getränkekisten hinein. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen hat das Gepäckabteil ein Volumen von 730 l (gemessen bis zur Unterkante des Fensters), bei dachhohem Beladen beträgt das maximale Ladevolumen ordentliche 1.260 l.



Der Kofferraum bietet mit 315 bis 1.260 l ein ordentliches Ladevolumen. Praktisch ist der variable Ladeboden samt darunterliegendem Staufach.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist insgesamt gut. Die Heckklappe lässt sich serienmäßig elektrisch öffnen und schließen. Zudem verfügt der EV4 über eine Sensorsteuerung. Allerdings wird diese nicht wie üblich per Fußschwenk unter die Heckschürze ausgelöst, sondern indem man sich für einige Sekunden mit dem Fahrzeugschlüssel im Bereich der Heckklappe aufhält – was leicht zu einer ungewollten Aktivierung des Systems führen kann. Die Öffnungshöhe der Kofferraumklappe ist einstellbar, was insbesondere in niedrigen Parkgaragen von Vorteil ist. Die Ladekante liegt mit 74 cm recht hoch über der Fahrbahn. Immerhin ist die Stufe bei oben eingelegtem Ladeboden lediglich 3,5 cm hoch und stört beim Ausladen schwerer Gegenstände kaum. In der unteren Bodenposition beträgt ihre Höhe 11,5 cm. Der variable Ladeboden bleibt im aufgeklappten Zustand stehen, sodass das darunterliegende Fach gut zugänglich ist. Praktisch: Die ausgebaute Laderaumabdeckung lässt sich unter dem Ladeboden verstauen. Bei umgeklappter Rücksitzlehne ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche. Die Heckklappe öffnet mit einer Stehhöhe von 1,95 m ausreichend weit.

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



Die Heckklappe öffnet serienmäßig elektrisch. Die Ladekante befindet sich 74 cm über der Fahrbahn und ist damit recht hoch.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Der Kofferraum bietet eine ordentliche Variabilität. Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umklappbar, eine Durchlademöglichkeit gibt es jedoch nicht. Die Entriegelung erfolgt ausschließlich direkt an der Sitzbank, vom Kofferraum aus ist dies nicht möglich. Vier Verzurrösen in den Seitenverkleidungen ermöglichen die bodennahe Befestigung eines Gepäcknetzes. Auf beiden Seiten gibt es jeweils ein kleines offenes Ablagefach sowie praktische Taschenhaken. Bei oben eingelegtem Ladeboden steht darunter ein rund 45 l großer Stauraum zur Verfügung.

© ADAC e.V.

2,3 Innenraum

2,2 Bedienung

✓ Die Bedienbarkeit des Kia EV4 GT AWD fällt trotz des hohen Anteils an Touchbedienelementen insgesamt gut aus. Dank der serienmäßigen elektrischen Einstellung beider Vordersitze lässt sich die Fahrerposition komfortabel anpassen – die Koreaner verbauen hierfür separate Bedienelemente unten an der Sitzkonsole. Die Fahrbereitschaft wird über die Start-Stopp-Taste hergestellt, die in den Getriebewählhebel an der Lenksäule integriert ist. Die Fahrstufe wird dabei etwas gewöhnungsbedürftig über einen Drehschalter gewählt. Bei den Sichtfunktionen erleichtern der Regen- und der Lichtsensor die Bedienung. Die Lichtsteuerung ist in den Blinkerhebel integriert und setzt sich dadurch nur wenig von den übrigen Funktionen ab. Zudem ist sie unbeleuchtet, was die Bedienung bei Dunkelheit erschwert. Wie bei einigen anderen Kia-Modellen verteilen sich die Klimafunktionen auf einen separaten Touchbereich innerhalb der breiten Displayeinheit und eine darunter angeordnete Tastenleiste. Während die gut erreichbaren Wipptasten für Temperatur, Lüfterstärke und Luftverteilung die Bedienung erleichtern, lassen sich die weiteren Klima-Einstellungen (Frontscheibenbelüftung, Heckscheibenheizung, Umluft, Intensität etc.) nur schwerlich einsehen und vornehmen, da die berührungsempfindliche Bedienfläche teilweise vom Lenkrad verdeckt wird. Sitz- und Lenkradheizung lassen sich unkompliziert einstellen, sobald man sich an die Position der Tasten in den Türverkleidungen gewöhnt hat.

Das Zentraldisplay ist für die meisten Personen gut erreichbar. Lediglich der rechte Rand, an dem sich ebenfalls nützliche Einstellmöglichkeiten befinden, liegt etwas weit entfernt. Der hochauflösende und kontraststarke Bildschirm lässt sich zumeist gut ablesen. Seine hohe Position hält die Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen kurz. Bei Eingaben am oberen Bildschirmrand kann man die Hand dort abstützen. Unterhalb des Displays bietet eine schmale Leiste zusätzlichen Halt, um die Bedienhand auf unebenen Strecken zu stabilisieren und Touchfelder gezielter zu treffen. Der Funktionsumfang ist erwartungsgemäß groß, die Menüstruktur aber weitgehend verständlich aufgebaut. Dauerhaft verfügbare Direktwahltasten für wichtige Hauptfunktionen wie Startseite, Karte, Medien und Einstellungen erleichtern den Zugriff. Da diese im EV4 jedoch als berührungsempfindliche Flächen statt als konventionelle Tasten ausgeführt sind, lassen sie sich nicht so zuverlässig und präzise bedienen wie bei physischen Tasten. Die digitale Instrumentenkombination überzeugt ebenfalls mit hoher Auflösung und guter Ablesbarkeit. Zusätzlich ist der EV4 GT serienmäßig mit einem Head-up-Display ausgestattet, das wesentliche Fahrinformationen wie die aktuelle Geschwindigkeit in die Frontscheibe projiziert. Die physischen Lenkradtasten lassen sich einwandfrei bedienen. Erfreulich: Die akustische Geschwindigkeitswarnung und der Spurhalteassistent lassen sich über die Lenkradtasten vorübergehend deaktivieren, ohne dafür durch die Bildschirmmenüs navigieren zu müssen. Weitere praktische Direktwahltasten stehen für die Park- und Kamerafunktionen zur Verfügung. Bei Fragen zur Bedienung helfen die umfangreiche, beiliegende Betriebsanleitung und ergänzende Erläuterungen im Zentraldisplay.

✗ Der Aufmerksamkeitswarner agiert im Test stellenweise etwas übereifrig, zudem sind zum Abschalten mehrere Bedienschritte erforderlich – einen Shortcut gibt es hierfür leider nicht.

ADAC © ADAC e.V.



Der Kia EV4 überzeugt mit einer insgesamt guten Bedienbarkeit. Lediglich das Touchdisplay für ausgewählte Klimafunktionen ist schlecht zu erreichen. Das Interieur wird im GT durch gelbe Farbakzente samt 12-Uhr-Markierung am Sportlenkrad aufgewertet.

1,0 Multimedia

✓ Um im Kia EV4 GT AWD in Sachen Multimedia und Konnektivität gut ausgestattet zu sein, müssen keine zusätzlichen Optionen gewählt werden. Der elektrische Kompaktsportler bringt bereits serienmäßig nahezu alle verfügbaren Infotainment- und Konnektivitätsfunktionen mit. Dazu zählen ein Digitalradio (DAB+), kabelloses Apple CarPlay und Android Auto, eine Bluetooth-Freisprechanlage sowie das serienmäßige Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Over-the-Air-Updates ermöglichen es, die Software des Infotainments künftig auf dem aktuellen Stand zu halten, ohne dafür eine Werkstatt aufsuchen zu müssen. Auch ausgewählte Ausstattungsfunktionen lassen sich nachträglich freischalten.

Der EV4 GT besitzt serienmäßig ein Harman/Kardon-Soundsystem mit insgesamt acht Lautsprechern einschließlich Zentrallautsprecher und Subwoofer. Video-Streaming und integrierte Spiele hat der Stromer ebenfalls zu bieten, wobei sich diese Funktionen aus Sicherheitsgründen in der Regel nur bei stehendem Fahrzeug nutzen lassen. Smartphones und andere mobile Geräte lassen sich über die USB-C-Anschlüsse laden. Davon stehen jeweils zwei vorn und hinten zur Verfügung. Hinzu kommen zwei serienmäßige induktive Ladeschalen für kompatible Smartphones. An der Rücksitzbank befindet sich außerdem eine 230-V-Steckdose, über die sich beispielsweise ein Notebook oder anderes elektrisches Zubehör versorgen lässt.

Der Kia verfügt zudem über die sogenannten Kia-Connect-Onlinedienste. Über die fest eingebaute SIM-Karte stehen verschiedene Live-Services zur Verfügung, darunter Verkehrsinformationen, Wetterdaten und die Suche nach Parkmöglichkeiten. Mithilfe der Kia-App lassen sich außerdem Fahrzeugdaten und Funktionen aus der Ferne abrufen beziehungsweise bedienen. Hierzu zählen unter anderem die Vorklimatisierung, der Verriegelungszustand und der Abstellort des Fahrzeugs. Darüber hinaus können verschiedene Nutzerprofile angelegt und mit der Kia-App verknüpft werden. So lassen sich persönliche Einstellungen unterschiedlichen Personen zuordnen.

2,1 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 und den beim GT dunklen Dachhimmel 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.

3,0 Raumangebot hinten

Für ein Kompaktmodell bietet der Kia EV4 GT AWD ein bemerkenswert großzügiges Platzangebot im Fond. Vor allem die Beinfreiheit fällt dank des großen Radstands üppig aus und

© ADAC e.V.

reicht theoretisch selbst für etwa 2,20 m große Mitfahrer, wenn der Vordersitz auf einen 1,85 m großen Fahrer eingestellt ist. Der begrenzende Faktor ist die Kopffreiheit, die für 1,90 m große Personen ausreicht. Die Innenbreite fällt mit rund 1,42 m hingegen klassentypisch aus.

Das Raumgefühl kann mit den großzügigen Platzverhältnissen nicht ganz mithalten. Die hohe Seitenlinie, die schmalen Seitenfenster und die nahe am Kopf verlaufenden Dachsäulen wirken einengend. Zudem lassen sich die Füße kaum unter die Vordersitze schieben. Der schwarze Dachhimmel sowie die in der zweiten Sitzreihe fehlende Ambientebeleuchtung sorgen dafür, dass der Fondbereich dunkler und damit auch etwas beengter wirkt. Zumindest tagsüber kann das bis nach hinten reichende Panoramaglasdach dem entgegenwirken.



Der EV4 bietet im Fond gute Platzverhältnisse. Besonders die Beinfreiheit fällt dank des großes Radstands üppig aus.

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität des EV4 GT beschränkt sich auf die geteilt umklappbare Rücksitzlehne; eine Längsverstellung der Rückbank oder eine Neigungseinstellung der Lehne gibt es – wie bei Kompaktlimousinen üblich – nicht.

Dafür punktet der Koreaner mit zahlreichen Ablagemöglichkeiten im Innenraum: Zwischen den Vordersitzen befindet sich ein großes offenes Fach mit zwei Becherhaltern. An dessen vorderem Ende befinden sich die beiden Smartphone-Ablagen. Auf der oberen Ebene der Mittelkonsole gibt es zudem ein kleines offenes Fach. Leider fehlt eine gummierte Einlage, weshalb darin abgelegte Gegenstände klappern können. Unter der Mittelarmlehne steht ein geschlossenes Staufach zur Verfügung. Das beleuchtete Handschuhfach ist weder abschließbar noch beflockt und bereits durch die umfangreiche Bordmappe weitgehend ausgefüllt.

Im Fond bieten ein offenes Fach am hinteren Ende der Mittelkonsole, geschlossene Lehnentaschen und zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne weitere Ablagemöglichkeiten. Hinzu kommen zwei Jackenhalter an den Dachhaltegriffen.

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

2,2 Komfort

2,2 Federung

✓ Bereits der Standard-EV4 besitzt mit der Mehrlenkerachse hinten eine für die Kompaktklasse aufwendige Fahrwerkskonstruktion. Der EV4 GT AWD ist darüber hinaus serienmäßig mit einer elektronischen Dämpferregelung (ECS) ausgestattet, während die übrigen EV4-Varianten über passive Dämpfer verfügen. Das Fahrwerk bietet dem Fahrer drei Modi zur Auswahl, wobei die Spreizung gerne etwas größer ausfallen dürfte. Bemerkenswert für diese Fahrzeugklasse: Mithilfe der Road-Preview-Funktion kann das Fahrwerk zudem vorausschauend auf Fahrbahnunebenheiten reagieren: Eine Frontkamera erfasst die vorausliegende Fahrbahn, sodass die Dämpfung bereits vor dem Überfahren erkannter Unebenheiten entsprechend angepasst werden kann. Insgesamt ist das Fahrwerk zwar spürbar straffer als bei den schwächeren EV4-Varianten, aber insgesamt sehr ausgewogen abgestimmt. Im Stadtverkehr sprechen die Dämpfer auf kleinere Unebenheiten ordentlich an, größere Einzelhindernisse werden jedoch merklicher an die Insassen weitergegeben. Hier machen sich auch die großen 20-Zoll-Räder mit ihren vergleichsweise flachen Reifenflanken bemerkbar. Auf der Landstraße liegt der EV4 GT satt auf der Straße und verarbeitet längere Wellen angenehm unaufgeregt. Auch auf der Autobahn überzeugt der Kia mit guter Aufbaukontrolle und bietet trotz seiner sportlichen Abstimmung einen bemerkenswert guten Langstreckenkomfort.

2,4 Sitze

✓ Serienmäßig verfügt der EV4 GT AWD über umfangreich einstellbare Sportsitze vorn. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich elektrisch verstellen, für den Fahrer gibt es zudem eine Memory-Funktion. Die Sitze verfügen neben den üblichen Einstellmöglichkeiten auch über eine neigungsverstellbare Sitzfläche. Leider lässt sich deren Auflagefläche nicht anpassen, dafür gibt es immerhin elektrisch einstellbare Zwei-Wege-Lendenwirbelstützen. Die Sportsitze sind sowohl an den Sitzflächen als auch an den Lehnen körpergerecht geformt und bieten einen guten Seitenhalt, ohne unangenehm einzuengen. Der Gurtaustritt lässt sich an die Fahrerstatur anpassen, die Mittelarmlehne hingegen ist weder in der Höhe noch in Längsrichtung einstellbar – letzteres ist besonders für weit vorn sitzende Fahrer unbequem. Im Gegensatz zu den Standardvarianten fehlen dem EV4 GT die ausgesprochen bequemen Kopfstützen, die mit einem Mesh-Material bespannt sind. Positiv ist, dass sich die Kopfstützen neben der Höhe auch in Längsrichtung verstellen und damit an den Abstand zum Hinterkopf anpassen lassen. Praktisch für die Ladepause: Beide Sitze

ADAC © ADAC e.V.

besitzen eine Relax-Funktion, mit der man per Knopfdruck eine entspannte Liegeposition ansteuern kann.

Auf der Rücksitzbank warten auf den äußeren Plätzen ebenfalls ordentlich konturierte Sitze. Der mittlere Sitz ist schmal, recht straff und eignet sich daher vor allem für kürzere Strecken. Die Sitzposition auf den äußeren Plätzen ist grundsätzlich langstreckentauglich, auch wenn der Kniewinkel etwas spitz ausfällt. Die Kopfstützen lassen sich zudem nicht besonders weit ausziehen. Sowohl vorn als auch hinten fallen die weich gepolsterten Armauflagen in den Türen positiv auf.

2,1 Innengeräusch

✓ Der gemessene Innengeräuschpegel beträgt bei 130 km/h 65,9 dB(A). Der niedrige Wert unterstreicht den auch subjektiv guten Geräuschkomfort des Stromers. Die Abrollgeräusche fallen gegenüber der Standardbereifung zwar etwas lauter aus, bleiben aber im Rahmen. Der Elektroantrieb selbst ist im Standardmodus praktisch nicht zu hören. Auf Wunsch lässt sich ein künstlich erzeugter Motorsound zuschalten, der an die Fünfzylinder-Turbobenziner von Audi erinnert. Die Klangsimulation ist ausgesprochen gelungen: Anders als viele andere künstliche Klangkulissen wirkt sie im EV4 GT, ähnlich wie in den IONIQ-N-Modellen von Hyundai, auch dank der simulierten Schaltvorgänge erstaunlich authentisch statt futuristisch verfremdet.

Die Windgeräusche bleiben auch bei höherem Tempo im Rahmen, was neben der aufwendigen Aeroakustik auch auf die Doppelverglasung an den vorderen Seitenscheiben zurückzuführen ist.

2,0 Klimatisierung

✓ Der Kia EV4 GT AWD ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Intensität der automatischen Regelung lässt sich in drei Stufen anpassen, eine vollwertige Umluftautomatik fehlt jedoch. Auf Wunsch aktiviert sich die Umluftfunktion immerhin beim Durchfahren von Tunneln und beim Betätigen der Scheibenwaschanlage. Die Fondpassagiere werden über Luftausströmer am hinteren Ende der Mittelkonsole sowie unter den Vordersitzen mit Frischluft versorgt. Für Komfort bei niedrigen Temperaturen sorgen die serienmäßige Sitzheizungen vorn und auf den beiden äußeren Fondplätzen sowie die ebenfalls aufpreisfreie Lenkradheizung. Getönte Scheiben ab der B-Säule gehören beim GT AWD ebenfalls zur Serienausstattung. Wie bei E-Autos üblich lässt sich der Innenraum vorklimatisieren.

✗ Eine separate Regulierung der Luftmenge über Drehrädchen an den Ausströmern ist hingegen nicht möglich.

0,9 Antrieb

1,2 Fahrleistungen

✓ Der EV4 GT AWD ist aktuell die stärkste Ausführung der Baureihe. Die Systemleistung der beiden E-Motoren beträgt 215 kW/292 PS, das Systemdrehmoment liegt bei 468 Nm. Obwohl der Stromer ein stattliches Gewicht von 2 t auf die Waage bringt, fallen die Fahrleistungen sehr gut aus. Den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h absolviert der Kia laut Hersteller in flotten 5,6 s. Auch die Zwischenspurtmessungen erledigt der EV4 GT im Handumdrehen: Von 60 auf 100 km/h benötigt er 3,3 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 4,6 s.

In Anbetracht der sehr guten Beschleunigungswerte und des großen Fahrspaßes, die der Kompakt-Sportler auch dank des knackig abgestimmten Fahrwerks sowie der auf Wunsch sportlichen Klangkulisse bietet, verwundert die bereits bei 170 km/h elektronisch abgeregelte Höchstgeschwindigkeit doch sehr. Damit wird er genau so früh eingebremst wie die Standardvarianten des EV4.

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 bis zur auf 170 km/h begrenzten Höchstgeschwindigkeit kaum nach.

0,6 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 lässt sich die Rekuperation beeinflussen. Von freiem Rollen über verschiedene Verzögerungsstufen bis hin zu einer adaptiven Rekuperation, die Verkehr und Streckenführung berücksichtigt, ist alles möglich. Auf Wunsch verzögert der EV4 rein über Rekuperation bis zum Stillstand (One-Pedal-Drive).

Eine Besonderheit des EV4 GT sind die auf Wunsch simulierten Gangstufen. Dabei ahmt die Antriebssteuerung die Charakteristik eines Acht-Stufen-Automatigetriebes nach. Die virtuellen Gänge lassen sich über die Schaltwippen am Lenkrad wechseln, wobei die Leistungs- und Drehmomentabgabe entsprechend angepasst wird. Die künstlich erzeugten Schaltvorgänge sorgen zusammen mit dem ebenfalls zuschaltbaren synthetischen Motorsound für ein emotionaleres Fahrerlebnis. Die Kia-Entwickler haben hier großen Aufwand betrieben und eine überzeugende Simulation eines Verbrennerantriebs realisiert.

Die elektrische Parkbremse mit Auto-Hold-Funktion ist serienmäßig verbaut und besitzt eine eigene Taste, was ein schnelles Deaktivieren beispielsweise beim zentimetergenauen Einparken erleichtert.

ADAC © ADAC e.V.

2,1 Fahreigenschaften

2,0 Fahrstabilität

✓ Die EV4 GT AWD punktet – wie von einem Sportmodell zu erwarten – mit einer guten Fahrstabilität. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise bei einem Schreckmoment vorkommen kann, reagiert der Kia zwar mit einer deutlichen Richtungsänderung, bleibt aber auch dank der ESP-Eingriffe sicher beherrschbar. Der Geradeauslauf ist grundsätzlich gut, lediglich auf Spurrinnen reagiert der EV4 GT etwas empfindlich. Im Grenzbereich verhält sich der Kia grundsätzlich untersteuernd. Provoziert man Lastwechselreaktionen, drängt das Heck zwar leicht nach außen, das ESP greift für ein Sportmodell jedoch überraschend frühzeitig und energisch ein. Beim ADAC Ausweichtest liefert der EV4 GT AWD eine sehr gute Vorstellung ab. Die Lenkbefehle setzt der Koreaner direkt und präzise um, wobei sich die Aufbaubewegungen in angenehmen Grenzen halten. Beim schnellen Gegenlenken folgt der EV4 GT zuverlässig dem vorgegebenen Kurs und lässt sich auch beim anschließenden Zurücklenken sicher stabilisieren. Auch bei forcierter Fahrweise zeigt das sportliche Topmodell deutlich mehr Dynamik als die schwächeren EV4-Varianten. Die 20 Zoll große Sportbereifung sorgt für ein hohes Gripniveau und steigert die Lenkpräzision deutlich. Gleichzeitig hält die straffere GT-Fahrwerksabstimmung die Aufbaubewegungen besser in Schach.

Dank des Allradantriebs überzeugt der GT zudem mit sehr guter Traktion – selbst bei kräftiger Beschleunigung bringt er seine Leistung souverän auf die Straße.

2,2 Lenkung

✓ Die Lenkung wurde für den EV4 GT AWD neu kalibriert und ist passend zum sportlichen Anspruch vergleichsweise straff abgestimmt. Bereits im Normalmodus fallen die Bedienkräfte recht hoch – für manchen auch etwas zu hoch – aus, sodass man am Lenkrad ordentlich „etwas in der Hand" hat. Der Kraftverlauf ist dabei harmonisch und die Lenkung vermittelt ein gutes Gefühl für den Fahrbahnzustand. Die Zielgenauigkeit überzeugt und fällt spürbar besser aus als bei den schwächeren EV4-Varianten. Dazu trägt auch die sportliche 20-Zoll-Bereifung mit vergleichsweise niedriger Reifenflanke bei. Die Mittellage ist klar definiert, sodass sich der EV4 GT auch bei höherem Tempo mühelos auf Kurs halten lässt. Mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die linear übersetzte Lenkung vergleichsweise direkt ausgelegt, ohne dabei nervös zu wirken. Die Lenkkräfte lassen sich über drei Abstufungen variieren, wobei sich hierbei lediglich die Lenkkraftunterstützung anpassen lässt.

2,1 Bremse

✓ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der EV4 GT AWD nach durchschnittlich 35,0 m zum Stehen – ein gutes Ergebnis. Dabei profitiert das sportliche Topmodell auch von seiner griffigen Bereifung: Der Testwagen war mit 245/40 ZR20 großen Michelin Pilot Sport 4 S GOE ausgerüstet. Zum Vergleich: Der auf schmaleren 215/60-R17-Reifen rollende EV4 Earth benötigte im Test noch 40,3 m.

Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse gehen in Ordnung, das Bremspedal dürfte angesichts des sportlichen Anspruchs des GT aber einen klarer definierteren Druckpunkt besitzen.

2,3 Sicherheit

2,2 Aktive Sicherheit

✓ Der Kia EV4 GT AWD bietet serienmäßig eine umfangreiche Ausstattung an aktiven Fahrassistenzsystemen. An Bord ist ein erweiterter Notbremsassistent, der über einen großen Geschwindigkeitsbereich das Verkehrsgeschehen vor dem Fahrzeug überwacht und bei drohenden Kollisionen zunächst warnt und gegebenenfalls selbstständig eine Notbremsung einleitet. Ebenfalls serienmäßig sind der Spurwechselassistent mit aktivem Lenk- und Bremseingriff sowie der Ausstiegsassistent, der beim Öffnen der Türen vor herannahenden Fahrzeugen oder Fahrrädern warnt. Hinzu kommt eine Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren, die beispielsweise beim rückwärtigen Ausparken vor kreuzenden Verkehrsteilnehmern warnt und bei Bedarf selbstständig bremst. Gerade bei quer zur Fahrbahn angeordneten Parkplätzen und eingeschränkter Sicht auf den Querverkehr ist diese Funktion hilfreich. Auch ein Notbremsassistent für niedrige Geschwindigkeiten ist serienmäßig an Bord und kann beim Rangieren auf Hindernisse vor oder hinter dem Fahrzeug reagieren. Die Kameradarstellung des toten Winkels in der Instrumentenkombination erleichtert zusätzlich den Spurwechsel. Hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelung ist der EV4 GT AWD ebenfalls umfangreich ausgestattet. Neben einem Geschwindigkeitsbegrenzer verfügt er serienmäßig über einen adaptiven Abstandstempomaten. Der Straßenverlauf wird lediglich auf der Autobahn berücksichtigt, wo dies in der Praxis kaum vonnöten ist – auf Landstraßen mit engeren Kurven, Kreisverkehren oder bei Ortseingängen hingegen nicht. Von der Verkehrszeichenerkennung erfasste Geschwindigkeitsbegrenzungen lassen sich automatisch in die Geschwindigkeitsregelung übernehmen. Ein Spurhalte- und Spurführungsassistent unterstützt den Fahrer zusätzlich bei der Spurhaltung. Der serienmäßige Autobahnassistent 2.0 erweitert diese Funktionen um die automatische Spurwechselunterstützung: Sind die erforderlichen Rahmenbedingungen erfüllt, genügt das Setzen des Blinkers und der Kia führt den Spurwechsel selbstständig aus – der Fahrer

© ADAC e.V.

muss dabei allerdings zumindest eine Hand am Lenkrad haben.

✕ Im Alltag kann die Fahreraufmerksamkeitserkennung stören, da sie vergleichsweise früh und häufig Warnungen ausgibt. Die Funktion lässt sich zudem nur umständlich über das Fahrerassistenzmenü deaktivieren.

Ungünstig ist zudem die Position der elektrischen Parkbremse: Deren Taste befindet sich links vom Lenkrad und ist für den Beifahrer kaum erreichbar. In einer Notsituation kann der Beifahrer die Parkbremse daher nur schwer nutzen, um das Fahrzeug abzubremsen.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat
- Autobahnassistent
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Spurwechselautomatik
- Ausweichassistent
- Notfallassistent
- Ausstiegswarnung
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend
- Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

- Abstandswarnung
- Tempomat
- Insassenschutzsystem proaktiv

2,3 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 mit dem erweiterten Sicherheitspaket, das beim EV4 GT Serie ist, ein Fünf-Sterne-Ergebnis. 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 für die Fondpassagiere gibt es nicht.

Die Kopfstützen bieten vorn für Personen bis knapp 2,0 m Körpergröße einen ausreichenden Schutz, hinten reichen sie auf den äußeren Plätzen dagegen nur für Personen bis etwa 1,75 m. Nach einem Unfall bremst der EV4 selbstständig ab, um das Risiko weiterer Kollisionen zu reduzieren. Zudem setzt der Kia über die integrierte SIM-Karte automatisch einen Notruf ab und stellt, sofern möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her.

✕ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und daher bei voll beladenem Gepäckabteil nur umständlich erreichbar. Zudem fehlt die Möglichkeit, ein Trennnetz zwischen Koffer- und Fahrgastraum anzubringen. Als Zubehör ist lediglich ein fest montiertes Trenngitter erhältlich.

Der mittlere Fondplatz ist mit einer Kopfstütze ausgestattet, die sich allerdings nicht weit genug herausziehen lässt.

Die flächenbündig in die Türen integrierten und automatisch ausfahrenden Türgriffe verbessern zwar die Aerodynamik, können die Rettungsarbeiten nach einem Unfall im Vergleich zu konventionellen Bügeltürgriffen jedoch erschweren.

2,5 Kindersicherheit

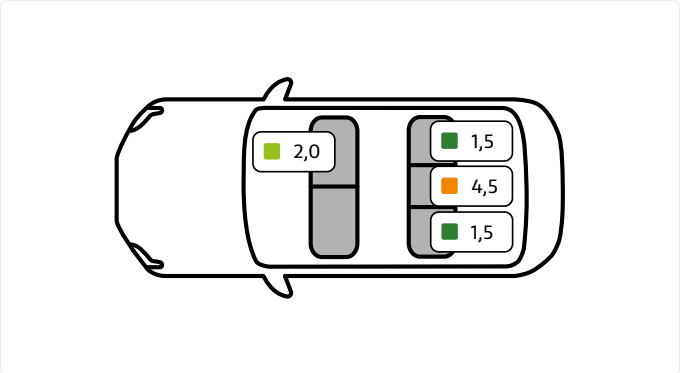
✓ Mit 85 Prozent der erreichbaren Punkte erzielt der EV4 im Euro NCAP-Crashtest eine gute Bewertung der Kindersicherheit. Insgesamt eignet sich der Kia gut für den Transport von Kindern. Auf den beiden äußeren Fondplätzen stehen Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe sowie Top-Tether-Verankerungen zur Verfügung. Alternativ lassen sich geeignete Kindersitze mit den Sicherheitsgurten befestigen. Der geringe Abstand zwischen Rücksitzbank und Dach erschwert den Einbau allerdings etwas. Vor dem Kauf empfiehlt sich grundsätzlich eine Probemontage der gewünschten Kindersitze einschließlich Probesitzen mit der ganzen Familie. Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze verschiedener Ausführungen mit dem Sicherheitsgurt gut und lagestabil befestigen, Isofix-Halterungen fehlen dort allerdings.

Die elektronische Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich komfortabel vom Fahrerplatz aus aktivieren und kann von den Fondpassagieren nicht über die hinteren Bedienelemente aufgehoben werden. Zudem verfügt der EV4 über eine

ADAC © ADAC e.V.

Insassenerkennung, die zurückgelassene Personen auf der Rücksitzbank mittels Radar erkennen und eine Warnung ausgeben kann.

✕ 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

Mit 77 Prozent der möglichen Punkte fällt der Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer beim EV4 im Euro NCAP-Test (Stand: 12/2025) befriedigend aus. Vor allem der harte Windschutzscheibenrahmen und der Übergang zur Motorhaube erhöhen das Verletzungsrisiko beim Aufprall. Einige Konkurrenten sind hier nachgiebiger gestaltet. Positiv ist das serienmäßige Notbremssystem: Es erkennt Fußgänger sowie Radfahrer und kann Zusammenstöße verhindern oder zumindest die Aufprallgeschwindigkeit reduzieren.

3,3 Umwelt

3,5 Verbrauch

Bei der Verbrauchsmessung des ADAC Autotest benötigt der EV4 GT AWD 23,9 kWh/100 km einschließlich der Ladeverluste. Damit fällt der Energiebedarf deutlich höher aus als beim frontgetriebenen EV4 Earth, der mit 19,0 kWh/100 km auskommt. Um die netto 81,4kWh große Batterie vollständig aufzuladen, werden 90,0 kWh benötigt. Legt man den ADAC Verbrauchszyklus zugrunde, ergibt sich eine Reichweite von 376 km – der Fronttriebler kommt mit 490 km deutlich weiter. Für ein Elektroauto mit einer Batterie dieser Größe ist die Reichweite des GT lediglich durchschnittlich. Der Zugewinn an Leistung, Allradtraktion und Fahrdynamik wird somit mit einem spürbar höheren Energieverbrauch und einer entsprechend geringeren Reichweite erkauft.

2,3 Umwelteinfluss

✓ Mit einer Grundfläche von 8,3 Quadratmetern belegt der EV4 eine für seine Klasse gewöhnliche Verkehrsfläche. Der EV4 GT AWD bringt mit zwei Tonnen für einen Kompaktwagen ein großes Gewicht auf die Waage, das nicht nur entsprechende Folgen für den Reifenverschleiß, sondern auch für die Infrastruktur hat. Das Vorbeifahrgeräusch fällt mit 66 dB(A) durchschnittlich aus. Da der EV4 in der Slowakei produziert wird, fallen die Transportwege nach Deutschland kürzer aus als bei Modellen, die aus Südkorea importiert werden.

3,3 Autokosten

3,3 Monatliche Gesamtkosten

Der Kia EV4 startet in der Basisvariante weiterhin bei 37.590 Euro und kommt dann mit grundlegender Ausstattung und der 58,3 kWh großen Batterie zu den Kunden. Der getestete EV4 GT AWD positioniert sich dagegen am anderen Ende der Baureihe: Das 215 kW/292 PS starke Topmodell mit Allradantrieb kostet mindestens 57.840 Euro. Dafür fällt die Serienausstattung deutlich umfangreicher aus und beinhaltet neben zahlreichen Komfort- und Assistenzsystemen auch GT-spezifische Technik wie die adaptive Dämpferregelung, das simulierte Automatikgetriebe und den künstlichen Motorsound.

Positiv hervorzuheben ist die lange Fahrzeuggarantie von sieben Jahren beziehungsweise 150.000 km. Für die Hochvoltbatterie gelten acht Jahre beziehungsweise 160.000 km, wobei Kia eine verbleibende Batteriekapazität von mindestens 70 Prozent garantiert. Bei den laufenden Kosten profitiert auch der EV4 GT vom Elektroantrieb. Reine Elektrofahrzeuge, die bis Ende 2030 erstmals zugelassen werden, sind von der Kfz-Steuer befreit, wobei die Befreiung spätestens am 31. Dezember 2035 endet. Zudem sind die Energiekosten deutlich geringer als bei einem vergleichbaren Kompakt-Sportler mit Verbrennungsmotor. Die Versicherungseinstufung fällt in der Haftpflicht (19) moderat aus. Teilkasko (27) und Vollkasko (26) sind hingegen deutlich erhöht, aber immerhin nicht teurer als bei den schwächeren Ausführungen des EV4. Zum Service muss der EV4 erst nach 30.000 km oder spätestens alle zwei Jahre.

ADAC © ADAC e.V.

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Maximale Leistung	215 kW (292 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	72 kW
Maximales Drehmoment	468 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	n.b. / 81,4 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	90,0 kWh
Typ/Nennspannung	NMC / 400 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km / 70 %

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/Schaltwippen
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Ja

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

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

Laden

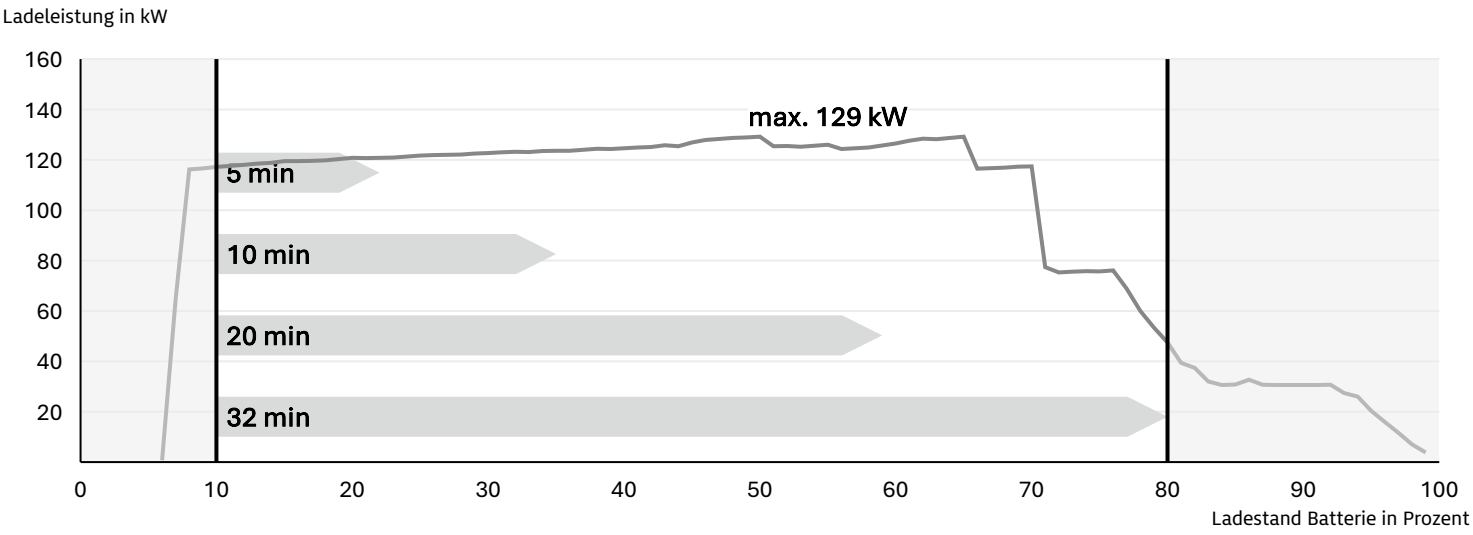
Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Position der Ladeklappe	vorne rechts
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Aufsperren
Bidirektionales Laden	Ja (V2L)
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Ja
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Ja
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

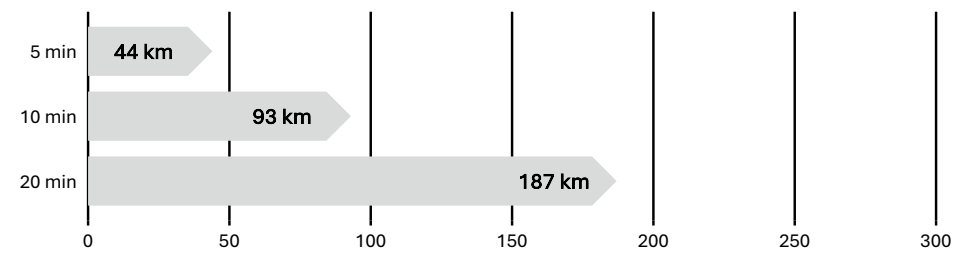
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Option	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	69,5 h - 39 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	22 h - 8 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	22 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

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite





	Ladevorgang 10-80 %*
Ø Ladeleistung	**110,3 kW**
Ladedauer	00:32
Nachgeladene Reichweite	273 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	9,5 kWh / 44 km / 22 %
10 min	20,0 kWh / 93 km / 35 %
20 min	40,3 kWh / 187 km / 59 %

*ADAC Messung

© ADAC e.V.

Herstellerangaben

Leistung	215 kW/292 PS
Maximales Drehmoment	468 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,9 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	245/40 R20Y
Länge/Breite/Höhe	4.450/1.860/1.495 mm
Leergewicht/Zuladung	2.060/400 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	359/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/80 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	81,4/- kWh
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktionsort	Slowakei, Žilina

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	3,3 s
Überholvorgang 80-120 km/h	4,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,0 m
Reifengröße	245/40 ZR20 99Y
Reifen	Michelin Pilot Sport4 S GOE
Wendekreis (li./re.)	11,5 / 11,6 m
Autotest-Verbrauch	23,9 kWh/100 km
Reichweite	376 km
Innengeräusch 130 km/h	65,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	2.002/458 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	315 l 730/1.260 l

Kosten

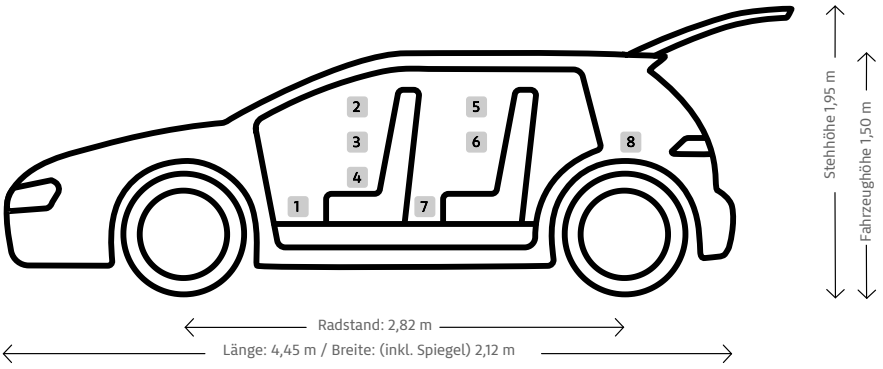
(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	119 Euro
Fixkosten	200 Euro
Werkstattkosten	106 Euro
Wertverlust	672 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.098 Euro
Steuer pro Jahr	74 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/27
Basispreis getestete Variante	57.840 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 30.07.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	60.370 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	1.892 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	CDPE2.EUR.S5W_L.001.001.260429

1 Beinfreiheit vorn bis 1,95 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,02 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 315 - 1.260 L



Ausstattung

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

Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrwarnung hinten	Serie

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. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-

Außen	
Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	Serie (blau)
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,3**
Autokosten	**3,3**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,6**
Verarbeitung	2,5
Alltagstauglichkeit	3,2
Licht und Sicht	2,6
Ein-/Ausstieg	2,1
Kofferraum-Volumen	3,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,6
Innenraum	**2,3**
Bedienung	2,2
Multimedia	1,0
Raumangebot vorn	2,1
Raumangebot hinten	3,0
Innenraum-Variabilität	3,4
Komfort	**2,2**
Federung	2,2
Sitze	2,4
Innengeräusch	2,1
Klimatisierung	2,0
Antrieb	**0,9**
Fahrleistungen	1,2
Laufkultur	1,0
Getriebe	0,6
Fahreigenschaften	**2,1**
Fahrstabilität	2,0
Lenkung	2,2
Bremse	2,1
Sicherheit	**2,3**
Aktive Sicherheit	2,2
Passive Sicherheit	2,3
Kindersicherheit	2,5
Sicherheit ungeschützte Personen	2,8
Umwelt	**3,3**
Verbrauch	3,5
Umwelteinfluss	2,3

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

Stand: 10.11.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Alexander Werner

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie













© ADAC e.V.