



Kia EV9 GT-Line AWD (6-Sitzer)

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (283 kW / 385 PS)

Wer ein Auto mit bis zu sieben vollwertigen, also auch für Erwachsene tauglichen Sitzplätzen sucht und dann auch noch einen reinen Elektroantrieb möchte, hat keine große Auswahl. Zwar gibt es im eher rustikalen Transporter-Milieu durchaus vielsitzige Elektrovarianten, allzu hohe Ansprüche an einen gewissen Luxus darf man hier aber lieber nicht stellen - den EQV von Mercedes und den EX90 von Volvo einmal ausgenommen. Mag das Ambiente noch als nice-to-have angesehen werden, sind die mageren Reichweiten von unter 300 km ganz grundsätzlich handfeste Hindernisse in der Praxis. Und an der Stelle kommt der neue EV9 von Kia ins Spiel. Er ist wahrlich ein Brocken, optisch wie auch angesichts der tatsächlichen Ausmaße: 5,02 m Länge und 2,27 m Breite sagen alles. Gewichtig ist er überdies, bringt er doch fast 2,7 t schon unbeladen auf die Waage. Letzteres ist jedoch kein Wunder, denn allein die Batterie wiegt rund 600 kg. Dafür bietet sie eine Speicherkapazität von 99,8 kWh, was nach ADAC Ecotest bei einem Verbrauch von 22,2 kWh/100 km für rund 500 km Reichweite genügt. Damit ist das Thema Langstrecke mit dem EV9 kein Hindernis, zumal er dank 800-V-Technik sehr schnell nachladen kann (10-80 % in 24 min.). Im EV9 finden selbst vielköpfige Familien nicht nur reichlich Platz, auch dürfen sie mit dem Kia-Stromer Anhänger bis 2,5 t ziehen - unter den Elektroautos ein Spitzenwert. Die hervorragenden Fahrleistungen des SUV stünden auch einem Sportwagen gut - vielleicht für die Eltern ein Trost, die wohl spätestens mit dem dritten Kind ihre Sportwagen-Ambitionen ad acta legen mussten. Reichlich Ausstattung bringt der Kia in der GT-Line-Ausstattung zusätzlich mit. So üppig dimensioniert und ausstaffiert der EV9 ist, so üppig ist auch sein Preis: Über 83.000 Euro ruft Kia für das Testmodell auf - da sind wir wieder im Sportwagenbereich. **Konkurrenten:** Mercedes EQV, Volvo EX90, VW ID.Buzz.

- ⊕ üppiges Platzangebot selbst für sechs Erwachsene, hohe Anhängelast, ausgezeichnete Fahrleistungen, angemessene Reichweite, hohe Ladeleistung, üppige Ausstattung
- ⊖ sehr teuer, teils nervige Assistenten (Aufmerksamkeitswarnung), schwer und unhandlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,7

AUTOKOSTEN 4,9

Zielgruppencheck

	Familie	1,7
	Stadtverkehr	4,9
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,3
	Transport	0,8
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	3,3

Ecotest ★★★★★☆

2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ An der Karosseriequalität gibt es wenig auszusetzen, die Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau verbaut. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Lediglich die Innenseiten von Frontklappe und Kofferraumklappe sind ohne Klarlacküberzug ausgeführt. Die vordere Haube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, so gelingt Öffnen sowie Schließen und damit der Zugang zum Stauraum unter der Frontklappe (Frunk) bequem. Den Unterboden hat Kia umfassend verkleidet. Einige Verkleidungen sind extra beflockt, um die Geräuschdämmung zu optimieren; das Batteriepaket wird durch einen massiven Metalldeckel nach unten geschützt. Im Innenraum bemüht sich Kia um gute Qualität und einen wertigen Eindruck. Der obere Teil der Türverkleidungen und des Armaturenbretts sind weich unterschäumt, letzteres ist im unteren Bereich ebenso wie die

Mittelkonsole mit einer Art Softlack-Beschichtung überzogen, um vom Eindruck harten Kunststoffes etwas abzulenken. Ein leichtes Knarzen beim Auflegen des Arms auf die Mittelarmlehne kann das aber nicht kaschieren, wobei dies eher dem frühen Fertigungsstadium des Testwagens als einem allgemeinen Finish des EV9 zuzuschreiben ist. Der Dachhimmel ist mit feinem Microfaserstoff überzogen, ebenso die A- und B-Säulenverkleidungen, wobei letztere nicht mehr weiter unterfüttert sind. Im Gegensatz zu den Sonnenblenden, die wie der Dachhimmel mit unterfüttertem Microfaserbezug optisch wie haptisch sehr gefallen. Einige Kanten und Ränder sind mit silbernen Applikationen aufgewertet. Abgesehen von kleinen Nachlässigkeiten passt die Verarbeitung, es klappert und scheppert nichts.

2,9 Alltagstauglichkeit

Einen Bruttowert gibt Kia für die Batterie nicht an - der Nettowert kann sich aber sehen lassen, stolze 99,8 kWh lassen sich nutzen. Für eine vollständige Ladung einer komplett leeren Batterie mit Wechselstrom (AC) haben wir 111,4 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Die Batterie des EV9 lässt sich über einen Typ 2-Stecker mit bis zu 11 kW laden, mit Gleichstrom (DC) gelingt das dank 800-V-System mit bis zu 210 kW deutlich schneller. Ein dreiphasiges Typ 2-Ladekabel (32 A) ist serienmäßig an Bord, es ist mit nur fünf Metern Länge aber arg kurz. Das Kabel kann unter der Frontklappe verstaut werden. Der EV9 kann selbst auch Strom abgeben, bis zu 3,6 kW sind über einen Adapter möglich - der freundlicherweise gleich mitgeliefert wird. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 22,2 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von gut 500 km - angesichts der Fahrzeuggröße und des Nutzwerts gar nicht schlecht, wenngleich dieser Wert unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde und der Autobahnanteil nicht zu groß ist. Denn aufgrund seines Formats ist das Fahrtempo ein ganz entscheidender Faktor für den Stromverbrauch, von gemütlich gefahrenen 20 kWh/100 km bis über 35 kWh/100 km ist selbst ohne Sportambitionen auf der Autobahn alles möglich. Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose dauert etwa 49 Stunden, macht in der Praxis daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa zehn Stunden (bei 11 kW dreiphasig). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur 24 Minuten an einer Ladesäule, die wenigstens bis 220 kW Ladeleistung bietet. Trotz 800-V-Batteriesystem liegt

die maximale Ladeleistung "nur" bei etwa 212 kW, jedoch wird bis über 60 Prozent Batterieladestand mit rund 200 kW oder mehr geladen, so dass sich die Batterie beeindruckend schnell "füllt". Die Vorkonditionierung der Batterie erfolgt automatisch, wenn eine Ladesäule als Ziel eingestellt ist, oder sie kann manuell aktiviert (oder deaktiviert) werden; wird die Batterie geheizt, kann man im Menü den entsprechenden Stromverbrauch sehen. Mit seiner Länge von 5,02 m ist der EV9 alles andere als kompakt. Dazu passt auch seine Breite von 2,27 m (inkl. Außenspiegel) - Fahrten in enge Städte sind Stress pur, deutlich entspannter ist man in freier Landschaft unterwegs. Dann fällt auch der üppige Wendelreis von 13 m nicht so ins Gewicht. Die maximale Zuladung des fast 2,7 t schweren Testwagens beträgt 550 kg - das ist für einen Sechssitzer überschaubar, zumal auf den großzügigen Sitzen auch sechs Erwachsene problemlos Platz finden. An Gepäck ist in dieser Besetzung dann nicht mehr zu denken, obwohl auch davon die eine oder andere Tasche im Kofferraum zusätzlich Platz finden würde. Auf dem Dach sind Lasten bis 70 kg erlaubt, die serienmäßige Dachreling erleichtert das Befestigen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 125 kg betragen, was locker für einen Fahrradträger samt mehrerer schwerer E-Bikes ausreichen sollte. Einen Anhänger zieht der elektrische EV9 bis zu einem Gewicht von 2,5 t, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg ungebremst) - das ist für ein SUV an sich schon nicht schlecht, für ein rein elektrisch angetriebenes sogar ausgesprochen gut und selten.

⊖ Ein Reserverad oder Notrad ist nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

2,9 Licht und Sicht

Praktisch für einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr ist die hohe Sitzposition im EV9. Das Abschätzen der Fahrzeugenden klappt nach hinten dank den geraden Heckabschlusses recht ordentlich, nach vorn ist es weniger leicht, weil die Vorderkante der langen Motorhaube nicht im Blickfeld liegt. Die serienmäßigen Parksensoren und Kameras erweisen sich beim Rangieren als sehr praktisch. Die Rundumsicht liegt nur im ausreichenden Bereich, die ADAC Messung zeigt hauptsächlich nach hinten starke Sichteinschränkungen durch nicht versenkbare Kopfstützen sowie die breiten C- und D-Säulen. Aber auch die breiten B-Säulen sind nicht optimal. Zu bemängeln ist auch der Bodenblick nach vorn und nach hinten, niedrige Hindernisse sind dabei kaum zu erkennen; besagte Kameras sind wertvoll, um nichts und niemanden zu übersehen.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel wird diese Funktion ebenfalls mitgeliefert. Ebenso serienmäßig sind gute Voll-LED-Scheinwerfer mit ordentlicher, aber nicht vollständig homogener Ausleuchtung der vorderen Fahrzeugumgebung, die aber weder über dynamisches Kurvenlicht noch Abbiegelicht verfügen. Der serienmäßige dynamische Fernlichtassistent kann durch gezieltes Schattieren andere Verkehrsteilnehmer ausblenden. Parksensoren an Front und Heck sowie vier Kameras für ein Rundumbild hat der EV9 ab Werk. Der über den Schlüssel bedienbare Parkassistent ist zusätzlich aufpreisfrei an Bord.

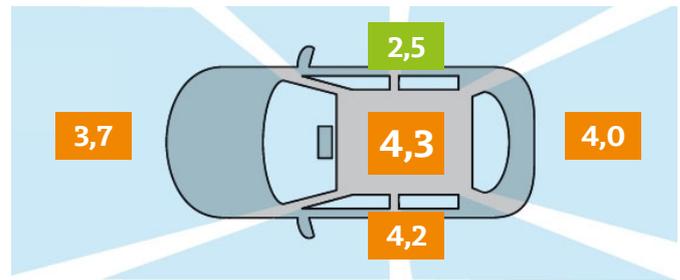
⊖ Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, welcher den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehbar machen würde. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen. Den Frontscheinwerfern fehlt eine Reinigungsanlage, immerhin gibt es die automatische Leuchtweitenregulierung serienmäßig.

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Sitzhöhe liegt mit 64 cm über der Fahrbahn (Sitz in der niedrigsten Sitzposition) in angenehmer Höhe, sie ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen. Lediglich der hohe Schweller beeinträchtigt etwas. Auch in den Fahrzeugfond steigt man dank der großen Türen komfortabel ein - allerdings nur in die 2. Sitzreihe. Wie üblich gestaltet sich das Entern der 3. Sitzreihe umständlicher, auch wenn die mittleren Sitze über eine Einstieghilfe verfügen und man sich alternativ zwischen den mittleren Einzelsitzen hindurch schlängeln kann. Im Fahrgastraum gefällt der ebene Boden, einen störenden Mittelunnel gibt es nicht. Haltegriffe stehen für alle außen Sitzenden zur Verfügung, jedoch nicht für den Fahrer.

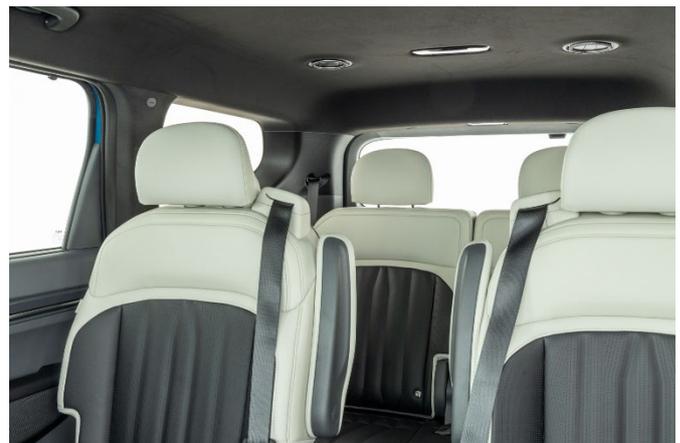
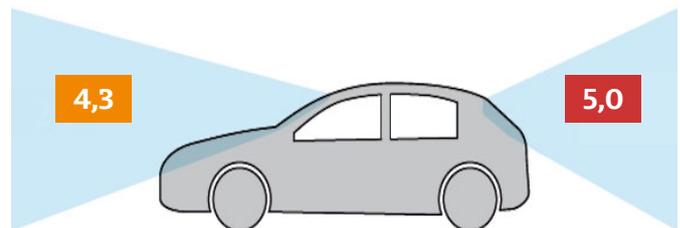
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Aufgrund der breiten Dachsäulen und nicht versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten sehr stark eingeschränkt.

Die Türen werden vorn und hinten in drei Positionen offen gehalten; die Haltekraft der Türbremsen ist ausreichend kräftig, um die Türen auch an Steigungen fixieren zu können. Die Umfeldbeleuchtung erhellt die Umgebung des Fahrzeugs u.a. über Spots unter den Außenspiegeln. Das serienmäßige Keyless-System ermöglicht u.a. das Entriegeln schon bei Annäherung, es kann zusätzlich über ein registriertes Smartphone gesteuert werden. Der schlüssellose Zugang verfügt über einen zuverlässigen Diebstahlschutz, mittels Funkverlängerer kann die Zentralverriegelung nicht überlistet werden. Weitere Informationen dazu unter www.adac.de/keyless.

0,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Beim Stauraum muss man im EV9 keine Kompromisse eingehen - angesichts der Außenabmessungen ist das aber auch zu erwarten. Die Variabilität ist durch das Schienensystem in der Mitte groß, für die Kofferraummessung im ADAC Autotest legen wir der Vergleichbarkeit halber nachfolgende Sitzeinstellungen fest: Die Sitze der zweiten Sitzreihe (ausgehend von den Vordersitzen) sind so eingestellt, dass dort jeweils eine 1,85 Meter große Person sitzen kann. Bleibt die dritte Sitzreihe eingeklappt, beträgt das Kofferraumvolumen bis zur Kofferraumabdeckung 760 l und bis unter das Dach 1.295 l. Alternativ lassen sich bis zu 22 Getränkekisten verstauen. Stellt man die beiden Klappsitze ganz hinten auf, reduziert sich der Stauraum auf immer noch ansehnliche 430 l. Klappt man alle Rücksitze zusammen, erweitert sich der Stauraum auf 1.225 l bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert) bzw. auf 2.250 l bis zum Dachhimmel hoch. Unter dem

Kofferraumboden gibt es noch ein kleines Fach, das fasst aber nur etwa 15 l Volumen bietet. Praktischer ist da schon der Stauraum unter der Fronthaube, er fasst immerhin rund 35 l.



Mit 430 l bis 2.250 l Volumen bietet der Kofferraum des EV9 viel Platz für das Gepäck.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrisch angetriebene Heckklappe hat der EV9 in der GT-Line-Ausstattung serienmäßig. Bleibt man kurz hinter dem Fahrzeug stehen, öffnet sich die Heckklappe automatisch - praktisch, wenn man gerade beide Hände voll mit dem Einkauf hat (Funktion ist abschaltbar). Die Klappe öffnet hoch genug, so dass sich auch große Erwachsene mit 1,90 m nicht gleich den Kopf stoßen. Weniger praktisch ist die hohe Ladekante, sie liegt 81 cm über der Straße; immerhin stört innen keine Stufe, die fünf Millimeter zwischen Kofferraumboden und Ladekante sind kaum erwähnenswert. Die Ladeöffnung ist hoch und breit, der Kofferraum daher mit großen Gegenständen günstig zu beladen. Die finden auch problemlos Platz, weil das Ladeabteil großzügig dimensioniert ist und ein günstiges Format hat. Dabei kann das Gepäckraumrollo unter dem Kofferraumboden verstaut werden.

⊖ Für den Kofferraum gibt es nur eine Leuchte oben mittig am Dachhimmel - das ist etwas wenig, um das Ladeabteil gut zu erhellen. Überdies bleibt es bei geschlossenem Gepäckraumrollo darunter dunkel - in diesem Fall hilft es auch nicht, dass die Lichter der dritten Sitzreihe mitleuchten.



Die 81 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen zu einer mühsamen Tätigkeit.

1,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Es gibt den EV9 als Siebensitzer mit durchgehender Bank in der zweiten Reihe oder als Sechssitzer wie den Testwagen mit jeweils zwei Einzelsitzen in allen drei Reihen. Die Rücksitze der zweiten Reihe lassen sich einzeln umklappen, der Klappmechanismus ist einfach, aber nicht bei jeder Aktion leichtgängig bedienbar. Die beiden Sitze kann man elektrisch

entriegeln, wobei dann die Lehnen nach unten fallen - hoch geklappt werden müssen sie aber mit Muskelkraft. Die beiden hintersten Sitze lassen sich per Knopfdruck elektrisch auf und zu klappen - sehr bequem. Die Gurte können nicht eingeklemmt werden, hier muss man also nicht extra Sorgfalt walten lassen. Die Ladekabel, das Bordwerkzeug und

Verbandkasten sowie Warndreieck finden unter dem Kofferraumboden oder zusätzlich unter der Fronthaube Platz. Auch das Kofferraumrollo lässt sich im Kofferraum verstauen und geht dann nicht im Weg um. Vier Verzurrösen im Bereich

des Kofferraumbodens ermöglichen das bodennahe Einspannen eines Netzes. Bei allem Lob für das Ladeabteil, seitliche Fächer im Kofferraum fehlen leider.

1,9 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann elektrisch in Höhe und Weite angepasst werden, ist dadurch auch in die Positionsspeicher für Fahrersitz und Außenspiegel integriert - ein praktisches Detail. Die Pedale sind günstig angeordnet, der Unterrutschschutz rechts am Bremspedal (wenn man vom Gaspedal zum Bremspedal wechselt) ist vorhanden. Der Motorstart erfolgt über den Knopf am Fahrtrichtungshebel, der als zweiter Lenkstock rechts unten hinter dem Lenkrad ausgeführt ist - für einen Neuling hinter dem Steuer des EV9 ungewohnt. Hat man die Position aber mal verinnerlicht, erweist sich das Konzept durchaus als praxistauglich. Der Startknopf wie auch die Modi D, N, R und P sind beleuchtet, die ausgewählte Stufe farblich abgesetzt. Das digitale Kombiinstrument - mit 12,3 Zoll vorbildlich groß - ist in den meisten Einstellungen klar gezeichnet und auch die Anzeige zwischen den Instrumenten gut ablesbar. Der ebenfalls 12,3 Zoll große Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und damit passend im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Das separate Klimabedienteil zwischen den beiden Monitoren ist übersichtlich gestaltet, allerdings wird es teilweise vom Lenkradkranz verdeckt. Schnellwahltasten für Hauptmenüs wie Navigation oder Medienwiedergabe gibt es auch im EV9 - allerdings als Sensorflächen in die zentrale Zierleiste eingelassen. Das sieht freilich hip aus, bringt ergonomisch betrachtet aber nur Nachteile mit sich (keine klare Abgrenzung, nicht haptisch erfühlbar, kein klarer Druckpunkt). Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der Licht-



Der EV9 überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität im Innenraum und eine wertige Materialanmutung. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik inklusive Einklemmschutz für die Seitenscheiben. Für die Einstellung der Lautstärke gibt es noch eine separate kleine Walze an zentraler Stelle, auch die Tasten am Lenkrad sind klar definiert und durch Wippen und Walzen flankiert - so kann versehentliche Fehlbedienung vermieden werden.

⊖ Der Schalter für die elektrische Handbremse ist links unter dem Lenkrad versteckt und so für den Beifahrer im Notfall praktisch nicht erreichbar. Man muss sich zum Schließen ganz offener Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen wenig günstig platziert sind.

1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der GT-Line-Ausstattung ist der EV9 sehr umfangreich ausgestattet. Ein Radio mit DAB-Empfang, Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen liefert KIA immer mit. Over-the-Air-Updates sind ebenfalls möglich. Die Fahrtrouten können online in der Cloud berechnet werden, sodass genauere Verkehrsprognosen und Ankunftszeiten sowie zuverlässigere Neuberechnungen der Route möglich werden. Ladestopps werden in die Routenplanung integriert, auch wird die Ladezeit in der Gesamtreisezeit berücksichtigt. Das Navi macht außerdem Vorschläge, bis zu welchem Batteriestand

man jeweils laden sollte, damit die geplante Route aufgeht. Die integrierte Sprachsteuerung verfügt über Basisumfänge, man kann alternativ die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones nutzen. Es gibt USB-Anschlüsse vorn und hinten, für die vorderen Plätze zudem eine 12-V-Steckdose. Im Kofferraum bietet der EV9 zusätzlich eine 230-V-Steckdose. Über die induktive Ladeschale in der Mittelablage kann man bequem ein entsprechendes Smartphone aufladen. Immer dabei im großen Elektro-SUV ist ein Meridian Premium Soundsystem mit 14 Lautsprechern, das ein schönes Klangbild liefert und damit auch hohen Ansprüchen gerecht werden sollte.

Der Kia EV9 verfügt zudem über die sogenannten KIA Connect Onlinedienste, die zahlreiche Funktionen wie Live Services (u. a. Verkehrsinformationen, Wetter, Ladesäulen, Parkhaus-suche) und Remote-Funktionen über die integrierte SIM-Karte ermöglichen. Mittels der Smartphone-App können auch verschiedene Fahrzeuginformationen wie Ladestand und -

status abgerufen werden. Es ist überdies möglich, verschiedene Nutzerprofile anzulegen und mit der KIA-App zu verknüpfen. Privatsphäre-Einstellungen können mit einem Passwort oder über den Fingerabdruckscanner abgesichert werden.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für rund 1,95 m große Personen, wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für 2,20 m große Menschen genügen. Der Innenraum ist sehr breit und für seine Klasse absolut

angemessen. So empfindet man das Raumangebot als großzügig. Das optionale Glasschiebedach lässt auf Wunsch viel Licht in den Innenraum.

1,4 Raumangebot hinten

⊕ Im Fondbereich steht reichlich Platz zur Verfügung. In der zweiten Sitzreihe finden Insassen bis zu einer Körpergröße von rund zwei Meter dank der enormen Kopf- und Beinfreiheit bequem Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Selbst in der dritten Reihe wird es erst oberhalb von 1,90 m Körpergröße enger, es können also sogar sechs Erwachsene gemeinsam im EV9 reisen. Die Innenbreite ist wie vorn auch in Reihe zwei und drei absolut ausreichend und trägt zum angenehmen Raumempfinden bei. Das optionale Panorama-Glasdach kann hinten zwar nicht geöffnet werden, lässt aber viel Licht in den Innenraum.



In der mittleren Sitzreihe finde Menschen bis zwei Meter Größe problemlos Platz – selbst ganz hinten reicht es noch für 1,90 m große Personen.

2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Der EV9 bietet eine vergleichsweise gute Innenraumvariabilität. Gerade im Bereich der zweiten Sitzreihe gibt es durch die Drehbarkeit der Sitze und das Schienensystem am Boden viele Einstellmöglichkeiten. Einziger Wermutstropfen: keiner der Sitze - egal welche Reihe - ist ausbaubar. Die Lehnen der Einzelsitze sind nach vorn umklappbar, wodurch man eine große und weitgehend ebene Ladefläche erhält. Die Verstaumöglichkeiten für kleine

Gegenstände sind jedoch begrenzt. Es gibt Fächer in den Türen, die jedoch nicht gerade voluminös ausfallen. Zwischen den Vordersitzen sind Verstaumöglichkeiten geboten, die letztlich auch für die zweite Reihe nutzbar sind. Immerhin, Becherhalter gibt es für alle von vorn bis hinten genug. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format und ist mit feinem Filz ausgekleidet, jedoch nicht gekühlt und nicht abschließbar.

1,9 KOMFORT

2,8 Federung

Für den EV9 bietet Kia aktuell nur das Standard-Fahrwerk an, adaptive Dämpfer sind nicht lieferbar. Immerhin sorgt die Niveauregulierung an der Hinterachse für eine unabhängig von der Beladung gleichbleibende Bodenfreiheit. Eigentlich sollte eine elektronische Dämpfer- bzw. Fahrwerksregelung in dieser Klasse zum guten Ton gehören, zumal nicht nur das Fahrzeug an sich, sondern auch der Preis ziemlich groß sind. Für den deutlich kleineren Kia Sportage gibt es das adaptive Fahrwerk für den GT-line sogar serienmäßig. Anhängern sanft

schwingender Karosserien werden die elektronisch geregelten Dämpfer fehlen, für den Alltag kann man mit dem Standard-Fahrwerk aber auch gut zurechtkommen. Das EV9-Fahrwerk hat eine straffe Grundtendenz, bietet aber dennoch einen ordentlichen Federungskomfort. Das verbindliche Federn des Fahrwerks ist gerade für empfindliche Naturen auf der dritten Sitzreihe hilfreich, denn dadurch hält sich das Karosserie-schwingen sowie damit verbunden die Belastung für die Passagiermagen in Grenzen. Innerorts wirken sich die sehr großen

21-Zoll-Räder suboptimal aus, die hohen ungefederten Massen und der niedrige Querschnitt der Reifen sind gerade an Kanten und abgesenkten Kanaldeckeln deutlicher zu spüren. Mit zunehmendem Tempo fällt dies nicht mehr so auf, gerade auf der Landstraße kann man bequem unterwegs sein. Das große SUV

eignet sich auch gut für lange Autobahnetappen, denn eher geht der Batterie der Strom aus als dass die Insassen aufgrund des Komforts eine Pause einfordern würden. Mit dem EV9 ist man auch hohe Geschwindigkeiten souverän und entspannt fahren.

1,7 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz bieten gute Konturen und eine angenehme Rückenunterstützung. Der Seitenhalt ist der Fahrzeuggattung angemessen, hier geht es weniger um feste Fixierung als um bequemes Sitzen. Die elektrische Sitzeinstellung (Fahrerseite mit Memory-Funktion) ist Serie. Beide Vordersitze bieten viele Einstellmöglichkeiten (u.a. Sitzneigung). Eine verlängerbare Sitzfläche ist nicht direkt verfügbar, man kann aber während des Wartens das Fußpolster unter dem Sitz heraus ausfahren. Eine 4-Wege-Lendenwirbelstütze besitzen beide Sitze vorn, der Fahrersitz zusätzlich eine Massagefunktion. Die Kopfstützen der Vordersitze sehen nicht nur modern aus, sie sind sogar

auffällig bequem. In der zweiten Sitzreihe sind die beiden Plätze ordentlich konturiert, allzu viel Seitenhalt darf man aber wie üblich nicht erwarten - die jeweilige Armlehne zur Mitte hin hilft jedoch beim Abstützen unter erhöhter Querbeschleunigung. Große Mitfahrer werden sich eine etwas längere Sitzfläche wünschen. Trotzdem, selbst Erwachsene können dort annehmbar über längere Zeit sitzen, denn man kann die Sitze längs einstellen und die Lehnenneigung anpassen. Letzteres ist auch in der dritten Sitzreihe möglich und so kann man dort ebenfalls längere Fahrten entspannt zurücklegen.

2,1 Innengeräusch

⊕ Wie bei den meisten Autos dominieren auch beim Kia EV9 oberhalb von etwa 30 km/h Abroll- und später Windgeräusche. Die Motoren selbst sind nicht zu hören. Windgeräusche sind nicht an bestimmten Stellen auffällig, nehmen aber allgemein bei höheren Geschwindigkeiten wie üblich zu. Sie gehen

letztlich in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter, die unter 100 km/h ausgesprochen niedrig sind, darüber jedoch signifikant ansteigen. Bei 130 km/h herrscht im Innenraum des elektrischen EV9 ein Geräuschpegel von 65,7 dB(A), ein guter und langstreckentauglicher Wert.

0,8 Klimatisierung

⊕ Hier herrscht Luxus pur - als GT-Line bringt der EV9 Ausstattungsdetails mit, die bisher der Oberklasse vorbehalten waren. Eine Dreizonen-Klimaautomatik ist schon nicht schlecht, wobei sich die Temperatur vorn links und rechts sowie hinten separat vorwählen lässt; die Lüftungsstärke ist vorn und hinten getrennt regelbar. Der Automodus der Klimatisierung besitzt drei Intensitätsstufen. Die Fondpassagiere können die Temperatur, die Gebläsestufe und den Luftaustritt (oben, unten) über ein separates Bediengerät am Dachhimmel wählen. Die vier Lüftungsdüsen am Dachhimmel ermöglichen eine effektive Klimatisierung des großen Innenraums. Leider kann man bei allen Luftausströmern Richtung und Intensität nicht unabhängig

voneinander justieren. Eine vollwertige Umluftautomatik über eigenständige Sensorik bietet der Kia nicht, es wird nur in bestimmten Situationen wie einer Tunneldurchfahrt automatisiert die Umluft aktiviert und deaktiviert. Sitzheizung sowie Sitzlüftung gibt es für die vorderen und für die mittleren Sitze. Eine Lenkradheizung ist ebenfalls immer an Bord, genauso abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule sowie Rollos in den hinteren Türen. Dank großer Hochvoltbatterie steht auch eine Standklimatisierung zur Verfügung, die entweder über einen voreingestellten Timer, direkt im Auto (z.B. beim Warten an der Ladesäule) oder über die Kia-App gesteuert werden kann.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen

⊕ Die GT-Line-Variante des EV9 kommt immer mit zwei Elektromotoren, die gemeinsam eine Spitzenleistung von 385 PS (283 kW) und ein maximales Drehmoment von 700 Nm

liefern. Trotz seines enormen Gewichts von fast 2,7 t ist der Koreaner damit ausgesprochen flott unterwegs, Kia verspricht für den Sprint von null auf 100 km/h 5,3 s und regelt

bei 200 km/h Höchstgeschwindigkeit ab. Auch bei Geschwindigkeiten über 100 km/h wirkt der EV9 als würde er keine Widerstände kennen. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,6 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch

Überholmanöver sind schnell erledigt, knapp 2,9 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 3,4 s. Zweifelsohne sportwagentaugliche Werte, und das bei einem geräumigen Familien-SUV.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Die Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, sie geben ihre Leistung gleichmäßig ab und lassen erst bei hohen Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen ein wenig in ihrer Urgewalt nach. Bei

spontanen Zwischenspurts mit hoher Leistungsanforderung spürt man einen kurzen Versatz bei der Leistungsentfaltung, weil der vordere Elektromotor mit kleiner Verzögerung zuschaltet. Davon abgesehen reagiert der Antrieb ausgesprochen "giftig" und leistungsstark auf Beschleunigungsbefehle.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der EV9 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Von Anfang an ziehen die Motoren gleichmäßig und vehement los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den Hebel am Lenkstock unten rechts muss

man sich gewöhnen, funktional ist er dann durchaus. Über die Schaltwippen am Lenkrad kann man die Rekuperationsregelung beeinflussen, von freiem Rollen über verschiedene Verzögerungsstufen bis hin zu einer automatischen, dynamischen Rekuperationssteuerung ist alles möglich. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der EV9 hat ein insgesamt sicher abgestimmtes Fahrwerk. Das Elektro-SUV liegt gelassen auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus dem Konzept bringen. Der Geradeauslauf ist ordentlich, der vergleichsweise lange Radstand dabei hilfreich. Ein wenig Beeinflussung durch ausgeprägte Spurrillen ist aufgrund der üppigen Bereifung dann doch zu spüren. Entspannt bleibt das Fahren aber dennoch. Bei sportlicher Gangart nehmen die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken zu, sind aber nicht wirklich ausgeprägt. Durchdrehende Räder beim schnellen Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle in Zaum gehalten, der Allradantrieb ist

grundsätzlich eine gute Voraussetzung für einwandfreie Traktion.

Beim ADAC Ausweichtest verhält sich der EV9 sicher, zum ausgeprägten Dynamiker wird er schon aufgrund seiner schieren Masse nicht. Man ist jedoch souverän unterwegs, sehr sinnvoll für ein großes Familienauto. Im Grenzbereich schiebt der gewichtige Kia moderat über alle Räder und bremst sich dabei ein, das ESP regelt geschickt und stabilisiert das Elektroauto effektiv. Der EV9 bleibt stets gut beherrschbar und vermittelt dem Fahrer dadurch die nötige Sicherheit und Kontrolle.

2,6 Lenkung

Die Lenkung fühlt sich ziemlich entkoppelt an, sie vermittelt recht wenig Rückmeldung von der Straße - letztlich passt das aber zum Charakter des Fahrzeugs. Das etwas diffuse Lenkgefühl nimmt der Lenkung Präzision, dennoch kann man gut zielen und den gewünschten Kurs halten. Die Mittellage der

Lenkung ist einwandfrei zu fühlen, allerdings wirken Spurrillen spürbar auf das Lenkrad, so dass man ein wenig gegenhalten muss, um dem gewünschten Kurs zu folgen. Von Anschlag zu Anschlag sind drei Lenkradumdrehungen erforderlich, der Lenkaufwand beim Rangieren ist damit recht hoch.

2,0 Bremse

⊕ Kia baut in den EV9 eine ausgesprochen leistungsstarke Bremsanlage ein - bei fast 2,7 t Leergewicht, weiteren 550 kg Zuladung und einer hohen erlaubten Anhängelast auch nötig. Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Elektro-Koreaner lediglich 33,6 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - für ein so großes und schweres Auto aller Ehren wert und auch ein maßgebliches Verdienst der ausgereiften Continental-Reifen. Bei moderaten Bremsungen sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei und unauffällig. Die Rekuperation und die Radbremsen sind gut aufeinander abgestimmt.

1,3 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Bereich der Assistenz bedeutet GT-Line: Einmal alles, bitte. Was es für den EV9 an Sicherheitsausstattung gibt, hat die getestete Variante serienmäßig an Bord. So gehören Radarsensoren an Front und Heck für Notbremsassistenten, adaptive Geschwindigkeitsregelung und Spurwechselassistent ebenso dazu wie die Frontkamera für die Verkehrszeichenerkennung und Spurführung. Mit den verbauten Sensoren werden weitere Funktionen wie eine Ausstiegswarnung, Querverkehrswarnung inkl. Notbremsfunktion für den Heckbereich, eine Gegenlenkunterstützung oder der Autobahnassistent umgesetzt. Das Notbremsssystem warnt effektiv und kann Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden. Ebenfalls serienmäßig an Bord ist ein Head-Up-Display, das seine Informationen in die Frontscheibe projiziert. Ein direkt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord. Bei einer Notbremsung macht das Fahrzeug den nachfolgenden Verkehr mit blinkenden Bremslichtern aufmerksam, ab Stillstand wird anschließend der Warnblinker aktiviert.

⊖ Um die ab Mitte 2024 für alle Neufahrzeuge vorgeschriebene Warnung bei Überschreitung von erkannten Geschwindigkeitslimits kommt auch Kia nicht herum. Die Warnung darf zwar abgeschaltet werden, muss aber nach jedem Neustart wieder vollumfänglich aktiviert sein. Kia setzt auf eine dominante, schnell wirklich nervige akustische Warnung, die nicht überhörbar ist. Der Hersteller lässt die durchaus erlaubte Deaktivierung der akustischen Warnungen zu. Man muss sich jedoch durch das Menü der Assistenten hangeln, einen Shortcut gab es beim Testwagen noch nicht. Mit dem nächsten großen Software-Update hat Kia angekündigt, eine vereinfachte Abschaltung der akustischen Tempowarnung über eine Lenkradtaste zu ermöglichen. So

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

lange es diese jedoch noch nicht für die Kunden gibt, bekommt das Modell an dieser Stelle eine klare Abwertung, weil die ungeschickte Integration der Funktion die Akzeptanz des Assistenten stark belastet. Um an dieser Stelle Missverständnissen vorzubeugen: Hier wird nicht kritisiert, wenn bei einer tatsächlichen Tempolimit-Überschreitung gewarnt wird. Es ist absolut wichtig und für die Sicherheit notwendig, sich an gültige Limits zu halten. Jedoch ist die Geschwindigkeitslimiterkennung bei sämtlichen Autos bis heute alles andere als perfekt; zusätzlich erschweren nicht

vollständig beschilderte Straßenabschnitte (z.B. am Ende einer Baustelle wird das temporäre Limit nicht aufgehoben) die Verwaltung der Limits für die Autoassistenten. Wenn ein Tempolimit zu niedrig angezeigt wird, ist eine insbesondere akustische und in dieser Situation falsche Warnung für die Akzeptanz der Assistenten sehr abträglich. Die EU-Vorschriften zur Tempolimit-Warnung gehen daher aktuell völlig an der Realität vorbei und sind in ihrer momentanen Ausgestaltung extrem schlecht.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm bescheinigt dem Kia EV9 einen guten Insassenschutz, der mit 84 Prozent der Punkte bewertet wird (Stand 12/2023). Das große SUV ist mit insgesamt neun Airbags ausgerüstet, dazu zählen auch Seitenairbags hinten sowie ein Zentralairbag zwischen Fahrer und Beifahrer. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und schützen selbst zwei Meter große Personen. Hinten reichen die Kopfstützen bis 1,80 m Körpergröße, so dass auch größerer Insassen ausreichend geschützt sind. Die Insassen vorn wie hinten werden über Sitzbelegungserkennung aktiv ermahnt, sich anzugurten. Es gibt vier passive Reflektoren, so dass offene Türen bei Dunkelheit besser erkannt werden können. In einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) werden durch Straffen

der Gurte mögliche Unfallfolgen reduziert. Bei einem Unfall versucht die serienmäßige Multikollisionsbremse, eine Folgekollision nach dem ersten Aufprall zu vermeiden. Im Notfall oder manuell ausgelöst wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf (eCall) abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

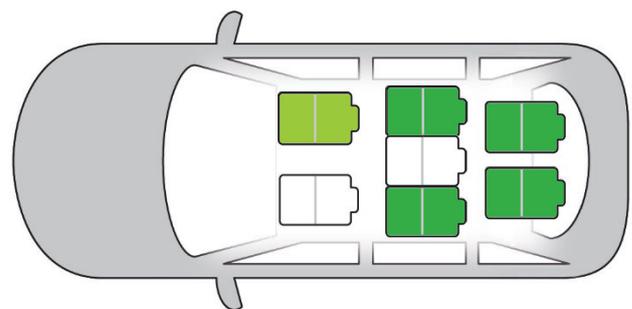
⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil schlecht erreichbar. In den Ecken des Gepäckabteils sind vier Verzurrösen verbaut, so dass man dort ein Bodennetz einspannen kann - allerdings scheinen diese aus Kunststoff und machen keinen besonders stabilen Eindruck.

1,4 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der EV9 88 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung lassen sich universelle Kindersitze aller Altersgruppen problemlos nutzen und mit den fahrzeugseitigen Sicherheitsgurten befestigen. Sie fallen lang aus, die Abstände zwischen den Anlenkpunkten reichen selbst für Sitze mit großem Platzbedarf und die Gurtschlösser sind stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Der Beifahrersitz sowie alle vier Sitze hinten sind mit Isofix-System ausgerüstet, die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, um dort rückwärtsgerichtete Kindersitze montieren zu können.

Kindersitze

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



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)

2,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der EV9 ordentlich ab und erhält beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm 76 Prozent der möglichen Punkte (Test: 12/2023). Spezielle Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube sind nicht verbaut. Die seitlichen Scheibenrahmen sowie die Vorderkante der Motorhaube sind zu unnachgiebig und bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Personen.

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger sowie Radfahrer und kann im Notfall eine Kollision verhindern oder zumindest die Schwere des Zusammenstoßes verringern. Bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten wird ein künstliches Geräusch erzeugt, um auf den ansonsten sehr leisen EV9 aufmerksam zu machen.

1,9 UMWELT/ECOTEST

1,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest konnte der EV9 einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 22,2 kWh pro 100 km erzielen. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW); um die netto 99,8 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 111,4 kWh benötigt. Der Kia kann trotz der enormen Motorleistung verhältnismäßig sparsam unterwegs sein, so lange man hohe Geschwindigkeiten meidet. Die Effizienzmaßnahmen zahlen sich offenbar aus. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für das große Elektro-SUV eine Reichweite von gut 500 km. Aus den 22,2 kWh/100 km

errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 111 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 46 Punkte. Wie die meisten Elektroautos ist der EV9 im urbanen Bereich am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 600 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Der Verbrauch innerorts liegt unter idealen Bedingungen bei knapp 16 kWh/100 km, auf Landstraßen im Bereich 24 kWh/100 km und auf der Autobahn bei über 26 kWh/100 km.

2,4 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche

Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 22,2 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 90 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der vollelektrische EV9 im Bereich Schadstoffe 36 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der Kia für ein derart schweres, großes und kräftiges Auto aber gut da, weil er 82 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sterne.

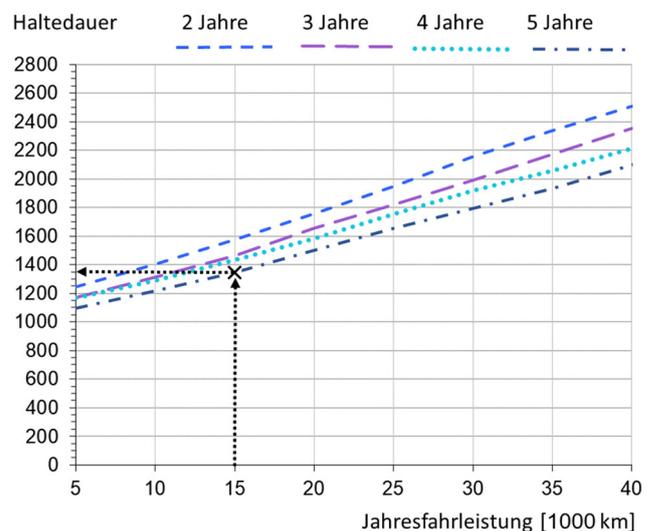
4,9 AUTOKOSTEN

4,9 Monatliche Gesamtkosten

⊖ 83.370 Euro - das ist der Preis für den EV9 in GT-Line-Ausstattung. Ein enormer Preis, nicht nur für einen Kia, sondern auch absolut gesehen. Der Blick in die Ausstattungsliste mag etwas versöhnlich stimmen - freilich nur, wenn man es sich leisten kann. Der EV9 GT-Line bringt viele Details mit, die sich manche Konkurrenten in der oberen Mittelklasse extra bezahlen lassen. Es empfiehlt sich die abnehmbare Anhängerkupplung, um die hohe Zuglast von 2,5 t auch nutzen zu können, sowie eines der Sitzpakete, um die luxuriösen Einzelsitze in der zweiten Sitzreihe zu haben. Wer den Innenraum aufhellen will, kann noch das Panorama-Glasdach ordern - dann ist der EV9 tatsächlich vollumfänglich ausgestattet. Steuer fällt in Deutschland bis 2030 keine an (danach 92 Euro pro Jahr), dafür ist die Versicherung richtig teuer (Typenklassen: Haftpflicht 21, Teilkasko 27, Vollkasko 30). Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen (erste Inspektion nach zwei Jahren oder 30.000 km ist inklusive), es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine klassischen Motorölwechsel; einzig die Aufwendungen

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1344 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment der Motoren ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Maßgeblich hängen die langfristigen Kosten von der Haltbarkeit der Batterie ab; Kia gibt auf das ganze Auto sieben Jahre Garantie bis 150.000 km (die ersten drei Jahre ohne km-Begrenzung). Für die Batterie gilt diese Garantie ebenso. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent des Neuzustands unterschreitet. Basierend auf der im

Ecotest ermittelten Reichweite von 500 km muss man einen Abfall der Reichweite auf rund 350 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. Kia hat ein aufwendiges Thermomanagement verbaut, das die Batterien in einem möglichst optimalen Temperaturfenster halten soll und so die Batteriealterung minimiert. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EV9	EV9 AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	283 (385)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/0	600/0
0-100 km/h [s]	9,4	6,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	20,2 kWh E	22,3 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/30/27	21/30/27
Steuer pro Jahr [Euro]	92	99
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1119	1202
Preis [Euro]	72.490	76.490

Aufbau

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

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	8,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,3 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	288/464/852
• Dachlast/Anhängelast [kg]	27/947
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	11,38
Herstellungsland	Südkorea
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	283 kW (385 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	113 kW
maximales Drehmoment	700 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	22,2 kWh/100km / 502 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	k.A./99,8 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	111,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	7 Jahre, 150.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	6 / Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja / ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie 20% "Niedriger Akku-Ladestand", Batt. gelb; 10% Batt. rot	
Leistungsreduzierung	ja, unterhalb 20%, unter 10% deutlich
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	nicht verfügbar
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

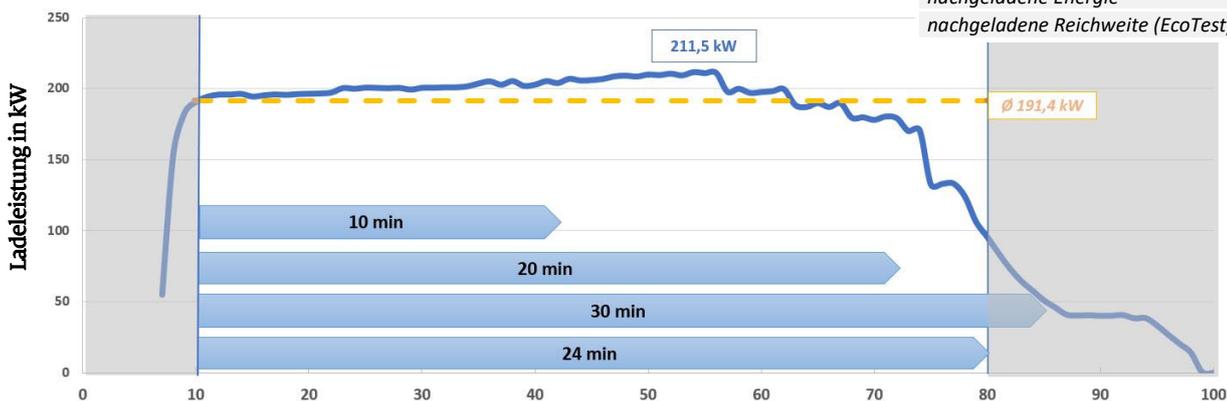
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja 25 % Segmente am Ladeanschluss

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	1,3 - 2,3 kW	85,5 - 48,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	85,5 - 15 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	27 - 10 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 210 kW	24 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	191,4 kW
Ladedauer	00:24:00
nachgeladene Energie	74 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	km

Ladestand Batterie in Prozent

NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektroantrieb, permanenterregte Synchronmotoren je vorn und hinten	
Leistung	283 kW/385 PS
Maximales Drehmoment	700 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	22,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	285/45R 21V
Länge/Breite/Höhe	5.015/1.980/1.780 mm
Leergewicht/Zuladung	2.648/542 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	333/2.393 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	125/70 kg
Tankinhalt	99,8 kWh
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Gwangmyeong

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	285/45 R21 113V
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact C
Wendekreis links/rechts	13,0 m
Ecotest-Verbrauch	22,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 111 g/km)
Reichweite	500 km
Innengeräusch 130 km/h	65,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.270 mm
Leergewicht/Zuladung	2.640/550 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	760/1.225/2.250 l

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

Betriebskosten	146 Euro	Werkstattkosten	166 Euro
Fixkosten	183 Euro	Wertverlust	849 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1344 Euro		
Steuer pro Jahr	92 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/30/27		
Basispreis EV9 GT-Line AWD (6-Sitzer)	83.370 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.10.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	83.370 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.050 km
Auffälligkeiten/Mängel	digitaler Innenspiegel defekt

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP.

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)

AUSSTATTUNG

Kia EV9 GT-Line AWD (6-Sitzer)

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten 2.Sitzreihe	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch 3-Zonen	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten nur 2.Sitzreihe	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach nur in Verbindung mit Paket	-/990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,7

AUTOKOSTEN

4,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Motor/Antrieb	0,9
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	0,8
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,2
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	0,8	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	1,2	Bremse	2,0

Innenraum	NOTE	Sicherheit	NOTE
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,7
Multimedia/Konnektivität	1,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Raumangebot vorn	1,7	Kindersicherheit	1,4
Raumangebot hinten	1,4	Fußgängerschutz	2,7
Innenraum-Variabilität	2,4	Umwelt/EcoTest	1,9
Komfort	1,9	Verbrauch/CO ₂	1,4
Federung	2,8	Schadstoffe	2,4
Sitze	1,7		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	0,8		

Stand: Oktober 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer