- Elektro-Motor
- 47.846 €
- 120 kW/163 PS
- 323 km
- 23,9 kWh pro 100 km



Kia PV5 Passenger (71,2 kWh) Elite

Fünftüriger Bus der Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

Der Kia PV5 Passenger ist ein Pkw im Kleinbus-Format. Da diese Modelle in der Regel verhältnismäßig teuer sind, bieten die Koraener nun eine preiswerte Alternative an. Dabei verfolgen sie das für Kia-Modelle bekannte Ziel, ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis zu bieten. Dieses kann der Elektrobus im Test auch erreichen, in dem der Fünfsitzer in der Top-Ausstattung und mit großem 71,2-kWh-Akku antritt. Bei der Verbrauchsmessung im ADAC Autotest erreicht er, trotz einer angemessen dimensionierten Batterie, nur eine Reichweite von rund 320 km. Verantwortlich dafür ist der absolut gesehen recht hohe Verbrauch von 23,9 kWh pro 100 km. Ob dieser Aktionsradius für das persönliche Nutzungsverhalten ausreicht, muss man indiviuell klären. Im Vergleich zu modernen Elektroautos mit klassischer Pkw-Form ist der Wert unterdurchschnnittlich. In jedem Fall überzeugend sind die spezifischen "Elektro-Fähigkeiten". Mit rund 129 kW erreicht der PV5 im Test eine höhere Ladeleistung als die meisten Konkurrenten und das Infotainment gibt zu jederzeit Aufschluss über alle relevanten Informationen zum (Nach-)Laden. Im Nutzwert-orientierten Innenraum dominiert harter und kratzempfindlicher Kunststoff. Kia setzt nur dort weiche Materialien ein, wo es für den Komfort unbedingt notwendig ist. Erfeulich ist hingegen das großzügige Platzangebot für Insassen und Gepäck, wobei der PV5 nicht nur ein mächtiges Ladevolumen sondern auch viele gut nutzbare Ablagen bietet - gerade rund um den Fahrerplatz. Ein Hindernis im Alltag ist die eingeschränkte Rundumsicht, wobei in vielen Fällen die gute Parkassistenzausstattung mitsamt ihrer Rundum-Kameras das Manövrieren erleichtert und der Totwinkelassistent samt Kamerabild zuverlässig vor Hindernissen warnt. Zuverlässig, aber zu wenig vehement, geht die Bremsanlage zu Werke. Im Test benötigt der Stromer im Mittel 39,2 m - nur ein ausreichendes Ergebnis. Nichtsdestotrotz gelingt es Kia mit dem PV5 einen funktionalen und komfortablen Elektro-Bus anzubieten, der in Anbetracht des Preises eine handfeste Alternative zur teureren Konkurrenz darstellt.

✓ **umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, großzügiges Ladevolumen und Raumangebot, zahlreiche gut nutzbare Ablagemöglichkeiten, lange Garantielaufzeit**

✗ **langer Bremsweg, mittelmäßige Reichweite, eingeschränkte Rundumsicht, einfache Materialqualität im Innenraum**

ADAC Urteil

2,6	Autotest
2,8	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

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

Konkurrenten

u.a. Ford E-Tourneo, Mercedes-Benz EQV, VW T7 e-Caravelle, VW ID.Buzz, Peugeot e-Traveller

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,5 Karosserie **03**

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

1,9 Innenraum **05**

Bedienung 05
Multimedia 07
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 08

2,7 Komfort **08**

Federung 08
Sitze 08
Innengeräusch 08
Klimatisierung 09

1,4 Antrieb **09**

Fahrleistungen 09
Laufkultur 09
Getriebe 09

3,1 Fahreigenschaften **09**

Fahrstabilität 09
Lenkung 10
Bremse 10

2,7 Sicherheit **10**

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

3,4 Umwelt **11**

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 12

2,8 Autokosten **12**

Monatliche Gesamtkosten 12

Motorvarianten **13**

Eigenschaften des Elektroantriebs **14**

Fahrzeugdaten **15**

Bilder **16**

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.

2,5 Karosserie

3,1 Verarbeitung

Die Karosserie ist grundsätzlich ordentlich gefertigt und macht einen soliden Eindruck. Wirft man einen genaueren Blick darauf, erkennt man leicht schwankende und teils großzügige Spaltmaße. Was gefällt, ist das solide Schließgeräusch der Türen. Selbst mit heruntergelassenen Scheiben klappert nichts - das ist keine Selbstverständlichkeit. Der Kofferraum ist nur am Boden mit Textil ausgekleidet. An den Seiten ist kratzempfindlicher Kunststoff verbaut. Der Unterboden ist für ein Elektroauto vorbildlich gestaltet: Er ist großflächig verkleidet und aerodynamisch optimiert, was der Reichweite zuträglich ist.

Die Verarbeitung im Innenraum fällt gut aus. Ein Knarzen lässt sich den fest montierten Bauteilen nur entlocken, wenn man es darauf anlegt. Allerdings lassen sich stellenweise schlecht entgratete Kanten finden. Störend sind sie beispielsweise am innenliegenden Griff der Heckklappe, wo man den Grat bei jeder Benutzung spürt.

Von Seiten der Materialqualität im Innenraum bewegt sich der PV5 Passenger auf Kleinwagenniveau. Die Instrumententafel, die Türverkleidungen und selbst der Fahrzeugboden: Alles ist aus hartem Kunststoff. Nur an den Stellen, wo es wirklich notwendig ist, verbauen die Koreaner aufgewertete Materialien, wie zum Beispiel an den komfortabel gepolsterten Armauflagen. Der Vorteil des hohen Kunststoffanteils: Der PV5 lässt sich günstig anbieten und der Boden kann nach dem Herausnehmen der Fußmatten einfach gereinigt werden.

✕ Die Frontklappe wird nur durch einen einfachen Haltestab offengehalten, was beispielsweise das Nachfüllen des Wischwassers weniger komfortabel gestaltet.

2,9 Alltagstauglichkeit

Der fünfsitzige PV5 (vier vollwertige Sitze, ein etwas schmalerer Sitz) bietet vorn zwei reguläre und hinten zwei Schiebetüren sowie eine große Heckklappe. Er misst 4,70 m in der Länge und ist inklusive der Außenspiegel mächtige 2,26 m breit. Mit dieser immensen Breite wird der Elektro-Bus in beengtem Umgebungen schnell unhandlich. Der Wendekreis liegt bei 11,6 m - ein ordentlicher Wert. Wer sich von dem stattlichen Raumangebot eine hohe Zuladung erhofft, wird enttäuscht: Der 2.110 kg schwere Bus darf nur 490 kg zuladen. Zum Vergleich: Selbst ein VW Golf bringt es auf rund eine halbe Tonne. Auf dem Dach lassen sich Lasten bis 100 kg befestigen, wobei es keine Reling gibt. Die Sützlast fällt großzügig aus. Sie darf bis zu 150 kg betragen, was für mehrere E-Bikes samt Träger ausreicht. Auch die Anhängelast kann sich sehen lassen: Gebremste Anhänger dürfen an der optionalen Kupplung mit bis zu 1.500 kg Gewicht gezogen werden, ungebremste sollten maximal 750 kg wiegen.

Sein Dasein als Elektro-Bus schränkt die Nutzung des PV5 im Alltag vor allem hinsichtlich seiner Reichweite ein. Legt man den Verbrauch der ADAC Verbrauchsmessung von 23,9 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) zu Grunde, erreicht er eine maximale Reichweite von rund 320 km. Das ist nicht nur im Verlgeich mit einem Verbrenner mager. Allerdings lässt sich der 71,2 kWh große Akku verhältnismäßig schnell nachladen. Den Ladehub von 10 auf 80 Prozent absolviert er im Test in 31 Minuten und erreicht eine maximale Ladeleistung von 129 kW - im Durchschnitt sind es rund 99 kW. Direkt nach dem Anschließen muss man bei niedrigen Ladeständen nicht lange warten, bis der Ladevorgang Fahrt aufnimmt: Der PV5 erreicht schnell eine hohe Leistung und hält sie bis der Akku rund zur Hälfte gefüllt ist. Entscheidet man sich, den Akku bei der Hälfte des Ladestandes an den Schnelllader anzuschließen, geht es deutlich langsamer vorwärts. Ab Start bei zehn Prozent Restreichweite werden in zehn Minuten rund 90 km nachgeladen.

Das Laden an der heimischen Wallbox oder am öffentlichen Ladepunkt gelingt mit 11 kW (dreiphasig, 16 A) in rund 7 Stunden angemessen schnell. Eine optionale 22-kW-Ladefunktion, welche die Ladezeit um die Hälfte reduzieren würde und beispielsweise beim Kia EV5 erhältlich ist, gibt es für den PV5 nicht.

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

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

3,4 Licht und Sicht

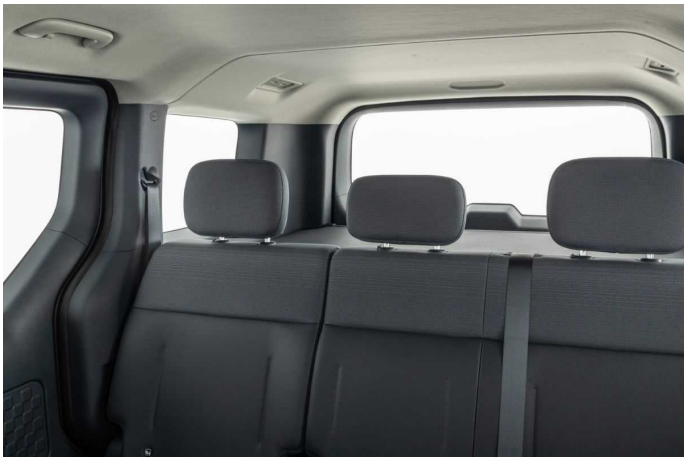
Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt ordentlich. Die Vorderkante der Motorhaube ist nicht direkt einsehbar. Der Heckabschluss hinten lässt sich auf Grund des gerade abfallenden Hecks leicht einschätzen, wobei die Heckscheibe schon recht weit entfernt ist. Die Sicht auf den Verkehr ist dank der erhöhten Sitzposition sehr gut.

Der Koreaner ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, wobei das moderne Design nicht über die recht rudimentäre Funktionalität hinwegtäuschen sollte. So verfügt das LED-Licht über einen einfachen Fernlichtassistenten, der auf- und abblendet, aber andere Verkehrsteilnehmer nicht aus dem Lichtkegel ausblenden kann. Darüber hinaus gibt es keine Adaptiv-Funktionen und auch kein Kurven- oder Abbiegelicht sowie nur eine manuelle Leuchtweitenregulierung (wichtig im Beladungsfall). Die Ausleuchtung der Fahrbahn ist ordentlich, wobei der Lichtteppich ist etwas inhomogen ist und die Intensität des Abblendlichts höher sein könnte. Zudem vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage, welche nicht nur die

© ADAC e.V.

eigene Sicht verbessern, sondern auch Blendung reduzieren kann.

Im Bereich der Spiegel bietet der getestete PV5 serienmäßig einen automatisch abblendenden Innenspiegel, der Blendung bei Fahrten in der Dunkelheit reduziert. Die angenehm groß dimensionierten Außenspiegel verfügen allerdings nicht über diese Funktion. Zudem gibt es keinen asphärischen Bereich in den Außenspiegelgläsern, der das Sichtfeld zur Seite hin aufweitet und so den toten Winkel verkleinert.

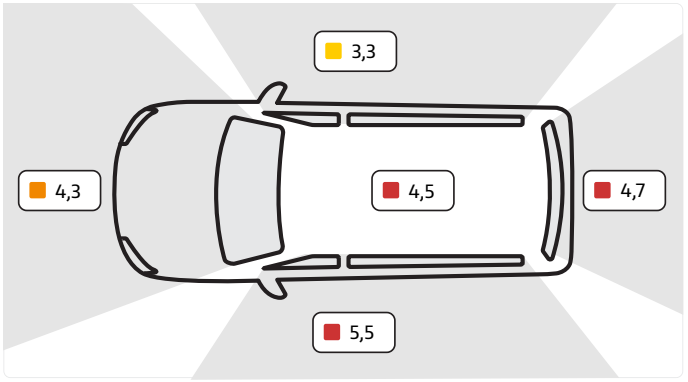


Die sehr breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Rundumsicht erheblich ein.

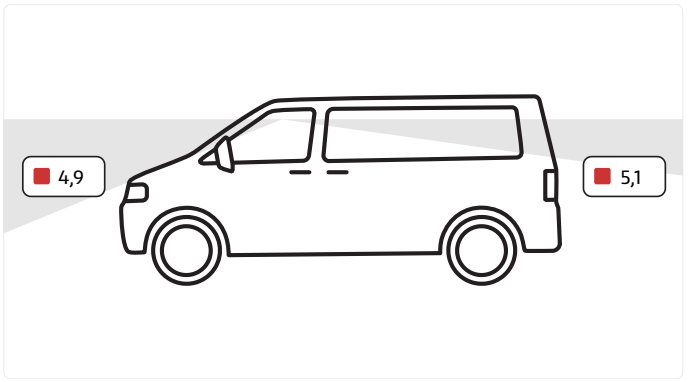
✓ Der Kia besitzt in der Variante Elite serienmäßig eine umfassende Ausstattung im Bereich der Einparkhilfen. Dazu zählt neben den Einparksensoren an Front, Heck und Seiten auch eine Rückfahrkamera. Letztere besitzt keine Reinigungsdüse und ist nicht vor Verschmutzung geschützt. Zusätzlich besitzt der PV5 ein 360-Grad-Kamera-System, das einen sehr guten Überblick rund um das Fahrzeug bietet und sogar Objekte im toten Winkel per Einblendung in der Instrumentenkombination anzeigen kann. Ebenfalls praktisch: Die Kameransicht auf die vorderen Räder oder die Draufsicht auf das Auto.

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

✕ Die Rundumsichtmessung bescheinigt ein unzureichendes Ergebnis, da die breiten C-Säulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen das Sichtfeld nach hinten deutlich einschränken. Die Sicht auf niedrige Hindernisse vorn ist ebenso eingeschränkt wie am Heck. Die sehr gute Assistenzausstattung kann dies in einigen, aber längst nicht allen Fällen kompensieren. Bei aktivierter Warnblinkanlage kann keine Fahrtrichtungsänderung mehr angezeigt werden. Hinderlich ist dies beispielsweise beim Auffahren auf ein Stauende und gleichzeitigem Spurwechsel.



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.

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg in die erste Reihe gelingt nicht so einfach, wie in einen gewöhnlichen Pkw. Während der hoch montierte Fahrersitz (82 cm über der Straße; ganz nach unten gestellt) eine sehr gute Sicht auf den Verkehr ermöglicht, möchte der Thron erstmal erklommen werden. Kia stellt dafür eine Stufe und Haltegriffe bereit. Möchte man mit einem Schritt einsteigen, muss man den sehr hohen Schweller überwinden - das ist unkomfortabel und wirkt etwas ungelenk. Nimmt man die Stufe als Zwischenschritt, muss man auf seinen Kopf achten. Deutlich einfacher - und damit ein echter Vorteil des PV5 als Bus - gelingt der Einstieg in die zweite Reihe. Auf beiden Seiten befinden sich manuell zu betätigende Schiebetüren (optional elektrisch), die eine große Türöffnung freigeben und die Rücksitzbank einwandfrei erreichbar machen. Zusätzlich gibt es auch hinten Haltegriffe, die man zum Einsteigen nutzen kann.

Die Ver- und Entriegelung klappt einfach dank des serienmäßig verbauten schlüssellosen Zugangssystems. Die klassischen Bügeltürgriffe erweisen sich als praktisch in der Handhabung, wobei nur die vorderen Griffe die Tastfelder für das schlüssellose Betätigen mitbringen. Optional lässt sich der PV5 auch mittels Smartphone öffnen und schließen. Unerlässlich bei der wuchtigen Fahrzeugbreite: Die Außenspiegel klappen bei Verriegelung automatisch an und klappen wieder aus, sobald der PV5 aufgeschlossen wird. Zudem beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld.

© ADAC e.V.

0,6 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des PV5 fasst ein Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung, aufgestellte Rücksitzlehnen) von 1.155 l - das ist erwartungsgemäß großzügig. Unter dem Ladeboden befinden sich weitere 110 l Stauraum für kleine und mittelgroße Utensilien. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst das Gepäckabteil 1.850 l. Alternativ lassen sich 42 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich 1.635 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 3.170 l Stauvolumen verfügbar - das ist mächtig.



Der Kofferraum bietet ein mächtiges Ladevolumen und unter dem Ladeboden befinden sich weitere Fächer.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des großen Ladeabteils ist gut. Die Ladekante liegt mit 63 cm auf einer angenehmen Höhe und es kann nahezu ohne Hürde be- und entladen werden. Zudem gibt die Heckklappe eine äußerst großzügig dimensionierte Öffnung frei - genau so, wie man es sich bei einem Bus wünscht. Allerdings gibt es auch Kritikpunkte: Die Laderaumabdeckung lässt sich nicht unter dem Ladeboden verstauen und muss separat aufbewahrt werden. Klappt man die Rückenlehne um, entsteht eine hohe Stufe im Vergleich zum Ladeboden - ein ebener Ladeboden ist also nicht möglich. Bereits ab einer Größe von 1,85 m sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen. Die Bedienung der manuellen Kofferraumklappe ist auf Grund ihrer großen Abmessungen umständlich. Beim Schließen greift man den innen befestigten Griff und muss Schwung holen, um die leichte Heckklappe gegen die Kraft der Gasdruckfedern in Schließposition zu bringen. Eine elektrisch betätigte Klappe gibt es gegen Aufpreis.

✕ Die Ausleuchtung des Kofferraums wird den guten Transportfähigkeiten nicht gerecht: Es gibt keine Beleuchtung an den Seiten, sondern nur am Dachhimmel, wo man sie beim Hineinlehnen verdeckt.



In der Praxis lässt sich der große Kofferraum gut nutzen. Ein durchgängig ebener Ladeboden ist aber nicht möglich.

2,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich mittels Hebeln an den Seiten der Sitze asymmetrisch geteilt umklappen. Ein Klappen vom Kofferraum aus ist nicht möglich.

✓ Der Kofferraumboden besitzt drei praktische Klappen, unter denen sich großzügig dimensionierte Fächer befinden. Zudem gibt es links und rechts in den Seitenwänden kleinere Fächer. Außerdem sind Ösen für ein Gepäcknetz vorhanden. Ein interessanter Ansatz ist das sogenannte "Add Gear-System", das mit verschiedenen Arretierungspunkten im gesamten Auto (Kofferraum: je zwei Leisten in der Seitenverkleidung sowie weitere Punkte am Dachhimmel) die Montage von Zubehör ermöglicht. So lassen sich zum Beispiel Taschenhaken, ein Regenschirmhalter oder das Erste-Hilfe-Set dort befestigen. Zudem können die Besitzer kreativ werden und mittels 3D-Druck eigene Ablagelösungen für kleine Utensilien entwerfen.

✕ Eine praktische Durchlademöglichkeit bietet der Kofferraum nicht. Zudem befindet sich unter der Frontklappe kein Fach (Frunk), um beispielsweise das Ladkabel dort zu verstauen.

1,9 Innenraum

2,3 Bedienung

Die Bedienbarkeit des Kia PV5 fällt trotz seiner touch-lastigen Auslegung recht gut aus.

Die grundlegende Einstellung der Fahrerposition ist schnell absolviert. Das Lenkrad lässt sich manuell in Höhe und Weite in einem ausreichendem Umfang einstellen. Gleiches gilt für die Sitze; die Pedalerie zwängt einem keine unbequeme Beinhaltung auf. Die Einstellung der Sichtfunktionen (Wischer, Licht) wird durch Automatiken erleichtert, wobei die

© ADAC e.V.

Lichtbedieneinheit mit in den Blinkerhebel integriert ist und sich damit nur wenig absetzt. Zudem kommt sie ohne Beleuchtung aus, was die Bedienung bei Dunkelheit erschwert. Recht einfach vonstatten geht die Bedienung von Frontscheibenlüftung und Heckscheibenheizung. Beide Funktionen werden über Touchfelder aktiviert und befinden sich dauerhaft am unteren Bildschirmrand. Das ist sinnvoll, da der Zugriff zu jeder Zeit gegeben sein sollte - leider nicht durchgehend der Standard.

Mit vielen neuen Modellen gemein hat der PV5 die Einstellung der Klimafunktionen über das Zentraldisplay. So findet man auch die Temperatureinstellung am unteren Rand des Monitors auf Touchfeldern, muss für weitere häufig genutzte Einstellungen (Sitzheizung, Lenkradheizung, Umluft) aber in ein Untermenü. Die aktuelle Software ermöglicht jedoch, diese Touchfelder ebenfalls in die dauerhaft angezeigte Leiste zu legen. Allerdings "opfert" man dann andere Schnellwahltasten für Hauptfunktionen (z. B. Ladeeinstellungen und Radio), deren Platz man neu belegt. In der Praxis wird man eine für sich weitgehend passende Einstellung finden, wobei eine ausgegeliederte und vollständige Klimabedieneinheit nach wie vor die beste Lösung ist.

Die Erreichbarkeit des einwandfrei ablesbaren und hochauflösenden Zentraldisplays ist gut, da er in passender Höhe montiert ist. Einzig die rechte obere Ecke ist etwas weit entfernt. Für Eingaben am oberen Rand kann man seine Hand dort ablegen, unten befindet sich ebenfalls eine kleine Leiste, um die Bedienhand auf unruhigen Strecken zu stabilisieren und die etwas klein dimensionierten Touchfelder treffsicher zu bedienen.

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

Das Lenkrad bietet einwandfrei bedienbare, haptische Tasten über die sich sowohl die Fahrassistenz als auch weitere Funktionen bedienen lassen. Mit dabei sind zwei Favoritentasten, die sich aus einer Vorauswahl an Funktionen belegen lassen und so einige Bedienschritte durch das Menü verkürzen - das gefällt im Alltag. Gleichermaßen erfreulich: Fühlt man sich von der Geschwindigkeitswarnung oder dem Spurhalteassistenten gestört, lassen sich beide Assistenzfunktionen mit nur einem Tastendruck am Lenkrad zeitweise deaktivieren, ohne den Fahrer übermäßig vom Verkehrsgeschehen abzulenken. Im PV5 gesellt sich zu den beiden genannten Assistenten noch der Aufmerksamkeitswarner dazu, der stellenweise etwas zu sensibel agiert - hierfür werden immerhin nur wenige Schritte zum Einstellen benötigt. Weitere nützliche Tasten findet man für die Park- und Kamerafunktionen. Schade: Ein haptisches Bedienelement für das Einstellen der Lautstärke ist dem Fahrer vorbehalten.

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

© ADAC e.V.



Die Bedienung ist trotz vieler Touchfunktionen insgesamt gelungen. Nachteile sind die weitgehend ins Display verlegte Klimabedieneinheit und wenige haptische Bedienelemente.

1,5 Multimedia

Um im Kia PV5 in Sachen Multimedia und Konnektivität gut ausgestattet zu sein, muss man keine teuren Optionen wählen. Schon in der Basisvariante ist das Radio mit DAB-Empfang, Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos), eine Bluetooth-Freisprechanlage sowie ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen an Bord. Over-the-Air-Updates sind ebenfalls möglich, um mit künftigen Updates das Infotainment auf Stand zu halten, ohne den Händler besuchen zu müssen. Die integrierte Sprachsteuerung verfügt über Basisumfänge, wobei man alternativ die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones einbinden kann. USB-Anschlüsse gibt es vorn und hinten, für die vorderen Plätze steht zudem eine 230-V-Steckdose (ab Variante Plus) zur Verfügung. Über die induktive Ladeschale in der Mittelablage kann man zusätzlich ein kompatibles Smartphone aufladen.

Der Kia verfügt zudem über die sogenannten KIA Connect Onlinedienste, die zahlreiche Funktionen wie Live Services (u. a. Verkehrsinformationen, Wetter, Ladesäulen, Parkhaussuche) 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. Über den integrierten PLEOS-App Store lassen sich zudem Videos streamen und Spiele spielen.

2,4 Raumangebot vorn

Das gemessene Raumangebot reicht vorn für bis zu 1,90 m Meter große Personen, wobei die Kopffreiheit sogar für deutlich über zwei Meter Körpergröße ausreichen würde. Die Innenraumbreite ist der Klasse entsprechend, man fühlt sich keineswegs beengt. Die subjektive Raumwahrnehmung ist dank des üppigen Raums über den Köpfen und der niedrigen Fensterlinie sehr großzügig. Schade: Eine Ambietenbeleuchtung gibt es nicht.

0,9 Raumangebot hinten

Das Raumangebot in der zweiten Sitzreihe ist mächtig. Sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit reichen theoretisch für weit über zwei Meter Große Insassen. Auch subjektiv wird der Eindruck tagsüber nicht geschmälert. Nur bei Dunkelheit vermisst man eine Ambientebeleuchtung, um die Raumwahrnehmung zu verbessern.

© ADAC e.V.



Das Raumangebot in der zweiten Sitzreihe fällt mehr als großzügig aus.

2,5 Innenraum-Variabilität

Der PV5 ist mittlerweile als Fünf-, Sechs-, und Siebensitzer erhältlich, aber bietet darüber hinaus im Bereich der Innenraumvariabilität für einen Bus nur eingeschränkte Möglichkeiten. Die Rücksitzlehnen lassen sich zwar mehrstufig in der Neigung justieren, um sie entweder an die Passagiere oder die Ladung anzupassen. Verschieben oder ausbauen lässt sich die Rücksitzbank beim getesteten Modell mit fünf Sitzen aber nicht.

✓ Im Bereich der Ablagen lässt der Elektrobus kaum Wünsche offen - zumindest in der ersten Reihe. Dort gibt es Verstaumöglichkeiten in gefühlt allen Größen und Formen. Oben auf der Instrumententafel findet man an der Fahrerseite ein Klappfach inklusive beleuchtetem USB-C-Anschluss. Das Kabel lässt sich nach außen führen, um in der Add-Gear-Halterung ein Smartphone zu befestigen. Links des Lenkrads befindet sich ein weiteres Fach, um kleine Wertgegenstände zu verstauen. Mittig findet man eine großzügig dimensionierte Schublade vor. Unterhalb des Fahrzeugbodens - beim Testwagen unter der Fußmatte - gibt es links und rechts zusätzliche Staufächer, wobei Fächer an den Sitzen praktischer in der Handhabung wären. In den Vordertüren findet man weitere Fächer, die sowohl für Kleinkram als auch für große Trinkflaschen passend dimensioniert sind. Das Handschuhfach fällt klein aus und ist nicht abschließbar, aber zumindest beleuchtet.

✗ Während die Ablagen in der ersten Reihe überzeugen, fallen sie für die Fondpassagiere mau aus. Hinten gibt es ab Werk nur Lehnentaschen sowie Jackenhalter. Ein Becherhalter ist zukünftig als Zubehör-Teil erhältlich und kann am Ende der Mittelkonsole eingeklipst werden. Da die Schiebetüren über keine Fächer verfügen, lassen sich Trinkflaschen nirgends verstauen.

2,7 Komfort

2,4 Federung

Das konventionelle Stahlfederfahrwerk bietet für einen Bus einen überraschend guten Fahrkomfort. Besonders gefällt das Federungsverhalten auf der Langstrecke, wo der PV5 auch schlechtere Autobahnabschnitte gut von den Insassen fernhält. Auf der Landstraße wirken auch Fahrbahnschäden nicht zu arg auf die Passagiere ein, wobei die weiche Federung in engeren Kurven deutliche Aufbaubwegungen nach sich zieht. Da man zusätzlich recht weit oben sitzt, wirkt das Wanken noch stärker. Ähnlich verhält es sich im Stadtverkehr, wo der PV5 über kurze Wellen und Absätze etwas mehr wippt, als man es für angenehm empfinden würde. Unerwartet beflissen federt der Koreaner Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel und Geschwindigkeitshügel ab, was nicht zuletzt an den verhältnismäßig kleinen 16-Zoll-Felgen in Kombination mit einer hoher Reifenflanke liegt. Aber: Stellenweise poltert es aus Richtung der Hinterachse, was zwar nicht immer mit einem Stoß, aber einer akustischen Anregung einhergeht.

2,9 Sitze

In der Basisversion verbaut Kia im PV5 mechanisch in den Grundfunktionen einstellbare Vordersitze inklusive Höhenverstellung für den Beifahrersitz. In der getesteten Variante Elite sind Fahrer- und Beifahrersitz elektrisch einstellbar - für den Fahrer gibt es zudem eine Zwei-Wege-Lendenwirbelstütze. Die Sitze sind sowohl an der Sitzfläche als auch an den Lehnen körpergerecht geformt. Der Seitenhalt fällt ordentlich aus und passt zu den Ansprüchen an einen Elektro-Bus. Die Kopfstützen lassen sich in ihrer Höhe einstellen und die Arme finden eine bequeme Ablage auf den vorderen Türverkleidungen. Für den Fahrer gibt es eine integrierte Armlehne am Sitz, die sich aber nicht unabhängig in Höhe und Länge verstellen lässt. Auf der Rücksitzbank warten gut gepolsterte Sitze, wobei der Seitenhalt der neigungsverstellbaren Rückenlehne gering ausfällt. Der mittlere Sitz ist breiter als ein Notsitz geschnitten und erfreulich komfortabel gepolstert, aber nicht so großzügig dimensioniert wie die äußeren Plätze. Die Sitzposition außen ist langstreckentauglich, auch wenn der Kniewinkel etwas spitz ausfällt. Angenehm: Die große Beinfreiheit lädt in Kombination mit den verstellbaren Rückenlehnen und den Stufen zur Fußablage ein, die Sitzposition immer wieder leicht zu verändern, was den Komfort steigert.

2,8 Innengeräusch

Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h beträgt 67,3 dB(A), was einem ordentlichen Geräuschkomfort entspricht und vor allem für einen Bus gut ist. Bei niedrigerem Tempo ist die Dämmung nochmals wirksamer, hier ist der PV5 für seine Klasse auffallend leise, was auch an der serienmäßigen Doppelverglasung der vorderen Seitenscheiben liegt. Fährt man über rauen Asphalt, kommt der Hallraum hinter dem Fahrer zum tragen und lässt die Fahrgeräusche etwas ansteigen. Wie beim Fahrkomfort erwähnt, gesellen sich stellenweise auch Fahrwerksgeräusche wie Poltern hinzu, die aber nicht über Gebühr stören.

© ADAC e.V.

✕ Beim Testwagen fällt ein Fiepen vom Antrieb oberhalb des Landstraßentempos auf. Für sensible (Hör-)Naturen kann dies störend sein und sollte bei einer Probefahrt getestet werden.

2,8 Klimatisierung

Unabhängig von der Konfiguration wird der fünfsitzige PV5 immer mit einer Ein-Zonen-Klimaautomatik ausgeliefert. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen eingestellt werden. Eine getrennte Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer ist nicht möglich und auch der Luftstrom lässt sich nicht unabhängig von der Richtung in seiner Intensität anpassen. Eine vollwertige Umluftautomatik ist ebenso nicht vorhanden; immerhin aktiviert der PV5 auf Wunsch die Umluftfunktion beim Durchfahren eines Tunnels und beim Reinigen der Frontscheibe. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen am Ende des Mitteltunnels zur Verfügung. Eine Sitzheizung ist im Basismodell serienmäßig nicht verbaut. Ab der Variante Plus sind aber die vorderen und hinteren Sitze (nur außen) sowie das Lenkrad beheizbar.

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

✕ Für die Fondpassagiere gibt es weder eine abdunkelte Verglasung, welche das Aufheizen durch Sonneneinstrahlung weiter reduzieren würde, noch die Möglichkeit die Fenster herunterzulassen. Immerhin kann ein kleiner Teil der Verglasung geöffnet werden.

1,4 Antrieb

2,4 Fahrleistungen

Der Kia PV5 verfügt unabhängig von der Akkugröße immer über einen Elektromotor, der die Vorderachse antreibt. In der größeren der beiden Akkuvarianten (51,5 kWh und 71,2 kWh) leistet die permanenterregte Synchronmaschine 120 kW/163 PS und ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Damit ist der Koreaner für den Alltag ausreichend motorisiert, aber für den Fall der maximalen Beladung kein ausgewiesenes Kraftpaket. Dass der PV5 gute bis ordentliche Fahrleistungen ermöglicht, belegt die Zeitmessung: Von 60 auf 100 km/h wird in 5,7 s beschleunigt, von 80 auf 120 km/h in 8,1 s. Kia verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h angemessene 10,6 s, die Höchstgeschwindigkeit wird allerdings schon bei 135 km/h elektronisch limitiert.

1,0 Laufkultur

Der E-Antrieb kann hinsichtlich der Laufkultur vollauf überzeugen. Der Elektromotor zieht vom Start weg zügig an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen spürbar nach.

0,7 Getriebe

Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, weshalb der PV5 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen benötigt. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt schnell und erleichtert das Rangieren. Über die Schaltwippen am Lenkrad kann man die Rekuperation beeinflussen. Von freiem Rollen über verschiedene Verzögerungsstufen bis hin zu einer adaptiven Rekuperation (reagiert auf Verkehr und Streckenführung) ist alles möglich. Auf Wunsch rekuperiert der PV5 bis in den Stillstand (One-Pedal-Drive). Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist serienmäßig verbaut und besitzt eine eigene Taste - praktisch für ein schnelles Deaktivieren beim zentimetergenauen Einparken.

3,1 Fahreigenschaften

2,5 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Kia PV5 ist in den getesteten Disziplinen zumeist gut, wobei der herausfordernde ADAC Ausweichtest dem Elektrobus einen Tick zu anspruchsvoll ist.

Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise in einem Schreckmoment vorkommen kann, reagiert der Koreaner angenehm gelassen. Er übersetzt die Anregung nur in eine geringe Richtungsänderung, die Lenkung schwingt nicht nervös umher und der Bus beruhigt sich, nichtzuletzt dank passender ESP-Eingriffe schnell. Der Geradeauslauf ist stets gut und wird durch Spurrinnen oder hängende Fahrbahnen nicht übermäßig beeinflusst. Fährt man eine Kurve zu schnell an und korrigiert mit einem spontanen Bremsimpuls, nimmt der PV5 das ebenfalls gelassen hin. Nur wenn man den Koreaner mit Nachdruck in den Grenzbereich fährt, lassen sich leichte Lastwechselreaktionen provozieren.

Für den ADAC Ausweichtest bringt der PV5 als gewichtiger und komfortabel abgestimmter Bus keine idealen Grundbedinungen mit. Nichtsdestotrotz gelingt das abrupte Weglenken vom ersten Hindernis bei 90 km/h angemessen direkt. Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) erkennt die Situation schnell und bremst den PV5 gezielt ab, um ihn lenkbar zu halten. Das Weglenken vom zweiten Hindernis (Gegenverkehr), gelingt dann nicht mehr so präzise und der Koreaner schiebt über die Vorderräder. Immerhin touchiert er das gedachte Hindernis nur leicht und bleibt grundsätzlich noch lenkbar, ohne das Handtuch komplett zu werfen. Zugutehalten muss man ihm, dass das Heck nicht zu drängen beginnt und dem Fahrer keine besonderen Fähigkeiten abverlangt werden.

© ADAC e.V.

Bezüglich der Fahrdynamik muss man nicht viele Worte verlieren: Die Lenkung ist für eine schnelle Durchfahrt durch den Parcours zu unpräzise, der Aufbau zu sehr in Bewegung und die Reifen bietet keinen optimalen Grip. Für einen zügigen Start aus dem Stand reicht die Traktion: Die Reifen kommen nur bei schlechter Witterung an die Grenzen der Haftung.

3,1 Lenkung

Die Lenkung des PV5 fällt, wie für einen Bus zu erwarten, eher indirekt und entkoppelt aus. Von einem Lenkanschlag zum anderen vergehen 3,4 Lenkradumdrehungen - das ist einiges. Demzufolge steigt auch der Lenkaufwand beim Rangieren und Abbiegen, wobei die Lenkkräfte immer auf einem angemessenen Niveau liegen und damit zumindest der Kraftaufwand angenehm niedrig ausfällt. Positiv fällt die im Vergleich zum etwas diffusen Lenkgefühl stimmige Zentrierung aus. Der Fahrer kann die Mittellage der Lenkung gut erfühlen und wird so bei der Geradeausfahrt unterstützt. Dass auf die Ausprägung der Zielgenauigkeit kein Hauptaugenmerkt gelegt wurde, ist erwartbar. So sind bei der Kurvenfahrt immer wieder kleinere Korrekturen am Lenkrad notwenig, um die anvisierte Linie zu treffen - damit kann man im Alltag leben. Störend wird es erst auf beengten und gleichzeitig kurvigen Landstraßen: Den breiten PV5 dann am Gegenverkehr vorbeizuzirklen, erfordert eine erhöhte Aufmerksamkeit.

3,6 Bremse

Wie schon bei der Lenkung überzeugt auch die Bremse nicht mit einer besonders gefühlvollen Rückmeldung. Sie fühlt sich synthetisch an und der Druckpunkt lässt sich nicht eindeutig erfühlen. Im Alltag bekommt man den Elektrobus dennoch zufriedenstellend abgebremst, wobei die gemessenen Bremswege ziemlich hoch ausfallen. Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Koreaner 39,2 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist nur ein ausreichender Wert.

2,7 Sicherheit

3,2 Aktive Sicherheit

Der PV5 verfügt über eine ordentliche Ausstattung an aktiver Sicherheit. Im Vergleich zu anderen Kia Modellen bietet er zwar reduzierte Umfänge (z. B. Spurwechselassistent bzw. Ausstiegsassistent gibt es nicht), aber dafür sind bereits in der Basis die wichtigsten Funktionen ohne Aufpreis an Bord. Der Stromer verfügt neben der obligatorischen Verkehrszeichenerkennung über ein Notbremssystem mit Kollisionswarner, das auch bei Abbiegesituationen reagiert. Neben der adaptiven Geschwindigkeitsregelung mit Tempolimitübernahme verfügt der PV5 über einen Lenkassistenten, der zeitweise die Fahrspur halten kann und so einen Autobahnassistenten realisiert. Vor allem auf langen Strecken kann dieses System eine Entlastung sein.

Mit der getesteten Variante "Elite" ziehen weitere Funktionen ein, die im Alltag nützlich sind. Dazu zählt ein Totwinkelassistent, der zusätzlich zur Warnung das Kamerabild des toten Winkels in die Instrumentenkombination einspielt. Darüber hinaus gibt es einen Bremsassistenten, der vor Hindernissen hinter dem Fahrzeug beim Ausparken warnt und zudem bremst, sollte es zu einer Kollision kommen. Für querenden Verkehr - praktisch beim Ausparken quer zur Fahrbahn und bei verdeckter Sicht - gibt es aber im Gegensatz zu anderen Kia-Modellen keinen Bremsassistenten.

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

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat
- Autobahnassistent
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Notfallassistent
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend
- Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

- Abstandswarnung

© ADAC e.V.

- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Tempomat
- Spurwechselassistent
- Spurwechselautomatik
- Ausweichassistent
- Ausstiegswarnung
- Insassenschutzsystem proaktiv

2,3 Passive Sicherheit

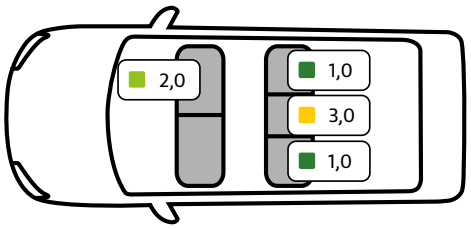
Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der Kia gut ab und erzielt 83 Prozent für die Insassensicherheit. Insgesamt erzielt er für seine Sicherheit ein Vier-Sterne-Ergebnis (Test 2025). Zu seiner Sicherheitsausstattung gehören Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zudem gibt es einen Zentral-Airbag zwischen den vorderen Sitzen, der eine Kollision der beiden Insassen abschwächt. Knieairbags gibt es nicht, ebenso wenig Seitenairbags in der zweiten Sitzreihe. Die Kopfstützen bieten vorn bis 2,1 m großen Menschen ausreichenden Schutz, hinten immerhin bis knapp 1,85 m. Der Fahrer kann die Sitzplatzbelegung sowie den Anschallstatus auf allen Sitzen, außer dem mittleren Sitz hinten, in der Instrumentenkombination einsehen. Nach einem Unfall bremst der Koreaner selbstständig bis zum Stillstand ab, um Folgekollisionen zu vermeiden. Zudem setzt der Kia über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab und stellt, sofern möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her.

✕ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil schlecht erreichbar. Mit dem Add-Gear-System wird es optional möglich sein, das Erste-Hilfe-Set auch an der Seitenwand gut zugänglich zu befestigen. Zum Zeitpunkt des Tests gibt es keine Netztrennwand als Zubehör, auch Arretierungspunkte im Laderaum lassen sich nicht finden. Gerade für ein Fahrzeug, das so viel Raum zum Transportieren bietet, sollte die Ladungssicherung nicht zu kurz kommen.

1,9 Kindersicherheit

Im Bereich der Kindersicherheit erzielt der Elektrobus im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 85 Prozent der erreichbaren Punkte. Der PV5 eignet sich grundsätzlich gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest mit dem Sicherheitsgurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung. Die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch ohne Einschränkungen möglich. Erfreulich ist, dass sich auch der Mittelsitz zur Montage eines Kindersitzes eignet - auch wenn auf den äußeren Plätzen bereits Sitze montiert sind. Allerdings klappt die Befestigung nur mittels Gurt, wofür im Test ein erhöhter Kraftaufwand notwendig war.

Die Kindersicherung der Fondtüren kann über einen Schlüsselschalter an der jeweiligen Tür bedient werden und ist damit vor Manipulation durch die Kinder geschützt. Der Kia verfügt über einen Insassenalarm, der vor dem Verlassen des Fahrzeugs warnt, niemanden auf der Rücksitzbank zu vergessen. Aber: Im Vergleich zu einem Kia EV9 ist das System im PV5 nicht sensorgesteuert. Es warnt deshalb standardmäßig nur beim Aussteigen und erkennt nicht aktiv Bewegungen im Innenraum.



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

3,9 Sicherheit ungeschützte Personen

Während der Koreaner seine Insassen gut schützt, sieht es für ungeschützte Verkehrsteilnehmer im Falle einer Kollision schlechter aus. Im Test nach Euro NCAP-Norm erreicht der PV5 nur 64 Prozent der möglichen Punkte. Immerhin: Serienmäßig ist ein Notbremsassistent verbaut, der sowohl Fußgänger als auch Fahrradfahrer erkennt und damit eine Kollision verhindern oder die Folgen eines Zusammenpralls reduzieren kann.

3,4 Umwelt

3,5 Verbrauch

Bei der Verbrauchsmessung des ADAC Autotest benötigt der PV5 23,9 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste bei 3-phasiger AC-Ladung mit 16 A). Das ist für ein modernes Elektroauto ein erhöhter Wert, wobei die bauartbedingt wuchtige Stirnfläche für einen Großteil des Verbrauchsplus verantwortlich sein wird - vor allem beim Fahren auf der Autobahn. Im Konkurrenzvergleich geht der gemesse Verbrauch jedoch in Ordnung. Um die 71,2-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 77,3 kWh benötigt.

© ADAC e.V.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Verbrauchs zugrunde, ergibt sich für den PV5 Elite mit der 71,2-kWh-Batterie und Frontantrieb eine Reichweite von rund 320 km - das ist ausbaufähig, zumal unter optimalen Bedingungen ermittelt. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe optional) und der großflächig verkleidete Unterboden helfen zumindest, eine im Rahmen der Möglichkeiten gute Reichweite zu erzielen.

2,6 Umwelteinfluss

Mit einer Grundfläche von 8,9 Quadratmetern ist der Kia im Straßenverkehr alles andere als platzsparend unterwegs, vor allem die enorme Breite inklusive der Außenspiegel kann für den Fahrer und andere hinderlich werden. Misst man die Fläche an seinem Nutzwert, relativiert sich dies zumindest ein wenig - auch wenn im Testwagen nur fünf Personen sitzen dürfen. Sein Leergewicht von rund 2.100 kg sprengt den Rahmen nicht, einige Elektroautos fallen deutlich schwerer aus und strapazieren damit die Infrastruktur noch mehr. Das Vorbeifahrgeräusch liegt mit 65 dB(A) auf einem durchschnittlichen Niveau. Im Vergleich zu den in Deutschland und Europa produzierten Konkurrenten schlägt der Transportweg aus Südkorea in der Umweltbilanz stärker ins Kontor.

2,8 Autokosten

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Kia PV5 startet zu einem Preis von 38.390 Euro und kommt dann bereits mit einer ordentlichen Ausstattung sowie der kleineren der beiden Akku-Größen zu den Kunden. Der 51,5 kWh große Akku wird in der Praxis eine Reichweite deutlich unterhalb der 300-km-Grenze leisten, zudem ist der schwächere 89-kW-Motor verbaut. Im Test tritt der Koreaner mit der 71,2-kWh-Batterie und der höchsten Ausstattungsvariante namens Elite zu einem Preis ab 45.340 Euro an - der Testwagenpreis beträgt 47.846 Euro. Kia schafft es unter den wenigen Elektrobussen ein wirklich gutes Preis-Leistung-Verhältnis zu bieten; die Konkurrenz ist teilweise erheblich teurer. Ein weiteres Plus des Kia ist die sehr lange Garantielaufzeit von 7 Jahren/150.000 km auf das Gesamtfahrzeug. Andere Hersteller bieten hier weit weniger. Die Garantie für den Hochvoltspeicher beträgt die üblichen 8 Jahre/160.000 km. Die Unterhaltskosten für den Stromer fallen weitgehend moderat aus. Von der Kfz-Steuer ist der PV5 als Elektroauto noch bis Ende 2035 ausgenommen, danach beträgt die Steuer 74 Euro im Jahr. Die Versicherungseinstufung fällt in der Haftpflicht (20) leicht erhöht aus, Teilkasko (27) und Vollkasko (27) hingegen sind überdurchschnittlich teuer.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PV5 Passenger (51,5 kWh) Essential	PV5 Passenger (71,2 kWh) Essential
Aufbau/Türen	BU/5	BU/5
Leistung [kW (PS)]	89 (121)	120 (163)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	30	40
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/-	250/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	135	135
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	19,2 kWh	19,3 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	51,5 (b)	71,2 (b)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/27/27	20/27/27
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74
Preis [Euro]	38.290	42.290

Aufbau: ST - Stufenheck / SR - Schrägheck / CP - Coupe / C - Cabriolet / RO - Roadster / KT - Kleintransporter / HKB - Hochdachkombi / TR - Transporter / BU - Bus / SUV - Sport Utility Vehicle / KB - Kombi / GR - Van / GE - Geländewagen / PK - Pick-Up
Versicherung: KH - KFZ-Haftpfl. / VK - Vollkasko / TK - Teilkasko
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

ADAC © ADAC e.V.

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Permanentmagnet-Synchronmaschine vorn	
Maximale Leistung	120 kW (163 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	40 kW
Maximales Drehmoment	250 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	n.b. / n.b.
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	77,3 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen / 400 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre/160.000 km, 70 %

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 12 A	Serie
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie
V2L / Typ2 auf Schuko,	Serie

Rekuperation

Stufen/Einstellung	5/Schaltwippen
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Ja

Klimatisierung

Wärmepumpe	Option
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	Nein

Laden

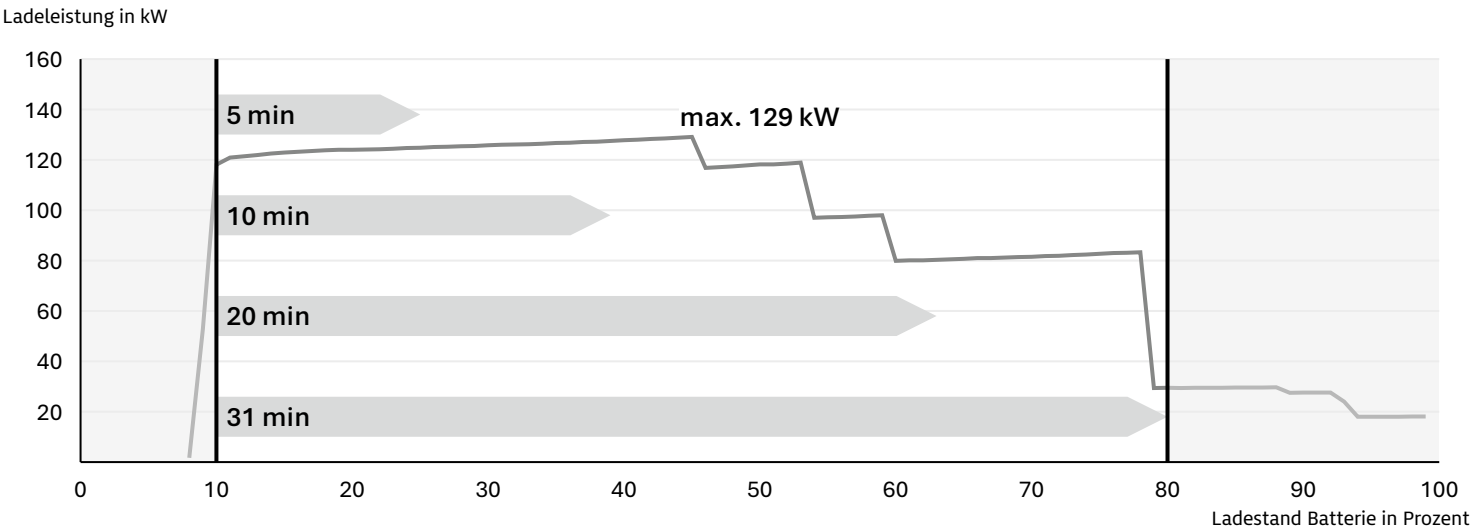
Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Position der Ladeklappe	vorne mitte
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Aufsperren
Bidirektionales Laden	Serie
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Ja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

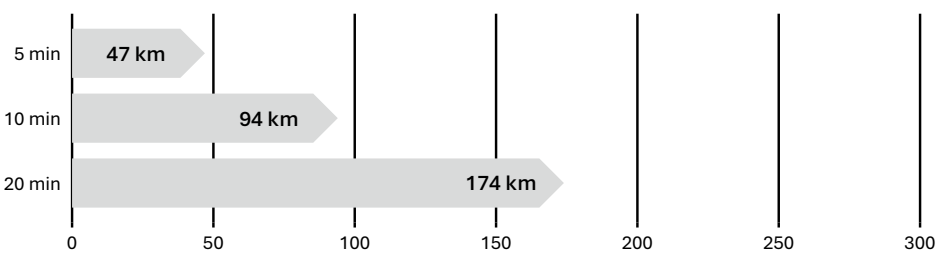
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	59,5 h - 33,5 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	59,5 h - 10,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	19 h - 7 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 150 kW	31 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	**98,7 kW**
Ladedauer	00:31
Nachgeladene Reichweite	234 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	10,2 kWh / 47 km / 25 %
10 min	20,2 kWh / 94 km / 39 %
20 min	37,6 kWh / 174 km / 63 %

*ADAC Messung

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Permanentmagnet-Synchronmaschine vorn	
Leistung	120 kW/163 PS
Maximales Drehmoment	250 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	19,3 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	215/65 R16
Länge/Breite/Höhe	4.695/1.895/1.899 mm
Leergewicht/Zuladung	2.145/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1.330/3.615 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	150/100 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	71,2/- kWh
Garantie	7 Jahre oder 150.000 km/12
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	Südkorea

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	5,7 s
Überholvorgang 80-120 km/h	8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,2 m
Reifengröße	215/65 R16 102H
Reifen	Nexen blue S EV
Wendekreis (li./re.)	11,6 / 11,5 m
Autotest-Verbrauch	23,9 kWh/100 km
Reichweite	323 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.260 mm
Leergewicht/Zuladung	2.110/490 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	1.155 l 1.635/3.170 l

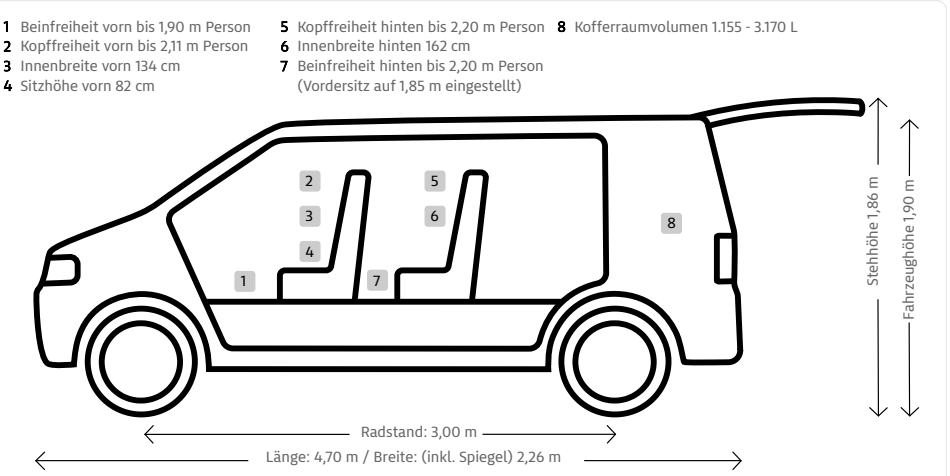
Kosten

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

Betriebskosten	127 Euro
Fixkosten	217 Euro
Werkstattkosten	69 Euro
Wertverlust	506 Euro
Monatliche Gesamtkosten	919 Euro
Steuer pro Jahr	74 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/27/27
Basispreis getestete Variante	45.340 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 20.11.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.846 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	5.578 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	258N.SW1_E.EUR.PI.001.001.25082; Fahrzeug: CCUAPP_EIDS_SW_VER 25611



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	1.150 Euro

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

Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Autom. abblend. 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	-

Außen	
Anhängerkupplung	717 Euro
Metalliclackierung	790 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,6**
Autokosten	**2,8**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,5**
Verarbeitung	3,1
Alltagstauglichkeit	2,9
Licht und Sicht	3,4
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen	0,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,2
Innenraum	**1,9**
Bedienung	2,3
Multimedia	1,5
Raumangebot vorn	2,4
Raumangebot hinten	0,9
Innenraum-Variabilität	2,5
Komfort	**2,7**
Federung	2,4
Sitze	2,9
Innengeräusch	2,8
Klimatisierung	2,8
Antrieb	**1,4**
Fahrleistungen	2,4
Laufkultur	1,0
Getriebe	0,7
Fahreigenschaften	**3,1**
Fahrstabilität	2,5
Lenkung	3,1
Bremse	3,6
Sicherheit	**2,7**
Aktive Sicherheit	3,2
Passive Sicherheit	2,3
Kindersicherheit	1,9
Sicherheit ungeschützte Personen	3,9
Umwelt	**3,4**
Verbrauch	3,5
Umwelteinfluss	2,6

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: 31.07.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Andreas Milkutat

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie













© ADAC e.V.