- Elektro-Motor
- 55.660 €
- 160 kW/218 PS
- 371 km
- 23,9 kWh pro 100 km



Kia EV5 (81,4 kWh) GT-Line

Fünftüriges SUV der Mittelklasse

Mit dem EV5 bringt Kia ein neues Modell im umkämpften Segment der Mittelklasse-SUVs mit Elektroantrieb. Im Test tritt der Koreaner in der höchsten Ausstattungsvariante GT-Line für mindestens 51.990 Euro an, die neben den für die Klasse obligatorischen Fähigkeiten auch einige Annehmlichkeiten bereithält. Die Komfort- und Sicherheitsausstattung fällt großzügig aus. Mit dabei sind neben belüfteten und vielfältig einstellbaren Vordersitzen inklusive Massage- und Relaxfunktion auch ein gut funktionierender Autobahnassistent sowie alle relevanten Funktionen im Bereich der aktiven Sicherheit. Obwohl der Kia eigentlich alles bietet, wird der Abstand zu den besten der Klasse dennoch deutlich. Er zählt als Preis-Leistungs-Modell nicht zu den Vorreitern im Technik-Bereich. So erreicht er mit dem 81,4 kWh großen Akku unter idealen Bedingungen bei einem gemessenen Verbrauch von 23,9 kWh pro 100 km nur eine mittelmäßige Reichweite von rund 370 km. Die zugegebenermaßen deutlich teureren Top-Modelle der Mittelklasse schaffen hier bereits weit über 600 km. Wer sich mit der Reichweite begnügen kann, bekommt mit dem EV5 dennoch ein zeitgemäßes Elektroauto, das mit einer Wärmepumpe, guter Laderoutenplanung und optionalem 22-kW-Laden alles Notwendige an Bord hat. Auch im Bereich Fahrwerk und Licht bietet der EV5 eher Standardware: Adaptivfunktionen gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Der Konkurrenz voraus ist er hingegen bei der Garantielaufzeit: Sieben Jahre sind weiterhin ein handfestes Kaufargument. Wer allerdings ein besonderes Augenmerk auf die Materialqualität legt, muss Abstriche hinnehmen. Kia setzt klassenuntypisch viel harten Kunststoff ein und auch die Karosserie liefert bei genauer Betrachtung Anlass zur Kritik. Gleiches gilt für die Bremsleistung: Im Test benötigt der Zwei-Tonnen-Stromer im Mittel 38,3 m für den Standardstopp – das ist viel. Seinen SUV-Tugenden wird der EV5 gerecht, indem er viel Platz für Gepäck und die Passagiere bietet. Im Fond finden die Mitfahrer eine großzügige Beinfreiheit sowie eine verstellbare Rücksitzbank vor.

✓ **angenehmer Sitzkomfort, großzügiges Raumangebot, umfangreiche Komfort- und Serienausstattung, zeitgemäße Elektro-Funktionalitäten, lange Garantielaufzeit**

✗ **mittelmäßige Reichweite, langer Bremsweg, stellenweise unterdurchschnittliche Materialqualität**

ADAC Urteil

2,3	Autotest
3,0	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

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

Konkurrenten

u.a. BYD Seal U, Citroen C5 Aircross, Ford Explorer, Leapmotor C10, Skoda Enyaq, Tesla Model Y, VW ID.4

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,4 Karosserie 03

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

2,1 Innenraum 06

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

2,0 Komfort 08

Federung 08
Sitze 08
Innengeräusch 09
Klimatisierung 09

1,1 Antrieb 09

Fahrleistungen 09
Laufkultur 09
Getriebe 09

2,7 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 10
Bremse 10

2,1 Sicherheit 10

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

3,3 Umwelt 12

Verbrauch 12
Umwelteinfluss 12

3,0 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.

2,4 Karosserie

2,6 Verarbeitung

Der Kia EV5 verfügt über eine ordentlich gefertigte Karosserie. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und weitgehend schmal. An kleinen Details erkennt man den Kostendruck: Stellenweise sparen sich die Koreaner den Klarlack, weshalb zum Beispiel am Heck bei geöffnetem Kofferraum eine unschöne Lackkante zu sehen ist. Im Kofferraum kommt an den Seiten nur kratzempfindlicher Kunststoff zum Einsatz. Das sollte in dieser Klasse nicht mehr der Fall sein.

Gleiches gilt für die Materialqualität im Innenraum, die für ein 60.000-Euro-Auto wertiger ausfallen sollte. Dort sind die oberen Türbrüstungen vorn aus hartem Kunststoff gefertigt, was untypisch für die Mittelklasse ist. Sogar der Kia EV3 aus der unteren Mittelklasse hat an dieser Stelle weiches und damit wertigeres Material verbaut. Auch an den Dachsäulen belässt es Kia bei einfachen Kunststoffabdeckungen – klassenüblich wäre wenigstens ein Stoffbezug der A-Säulen-Verkleidungen. Die Verarbeitung geht indessen in Ordnung, zeigt aber auch Verbesserungspotenzial. Neben stellenweise schlecht entgrateten Kanten, die man zumindest nur an Flächen findet, die man selten anfasst, knarzt beim Testwagen der Fahrersitz hin und wieder. Trotz der Kritikpunkte besitzt der EV5 einen ansprechenden Innenraum – mit den besten seiner Klasse kann er aber nicht mithalten.

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

✗ Bei genauem Hinsehen sieht man das Blech der Motorhaube bei Autobahngeschwindigkeiten leicht flattern – das macht keinen wertigen Eindruck.

3,2 Alltagstauglichkeit

Der fünfsitzige EV5 (vier vollwertige Sitze, ein Notsitz) misst 4,61 m in der Länge und ist inklusive der Außenspiegel stattliche 2,15 m breit. Mit dieser großen Breite wird das Elektro-SUV in beengten Umgebungen schnell unhandlich. Der Wendekreis liegt bei 12,3 m und damit am oberen Ende der Skala. Zum Vergleich: Der Skoda Enyaq zeigt, dass in dieser Klasse sogar ein Wendekreis unter 10 m möglich ist, was das Mittelklasse-SUV deutlich wendiger macht und einem beispielsweise in engen Tiefgaragen das Leben enorm erleichtert.

Die Transportfähigkeiten gehen in Ordnung, ein ausgewiesenes Zugfahrzeug ist der EV5 aber nicht. Das 2.040 kg schwere SUV darf 540 kg zuladen, was für vier Personen samt Gepäck ausreichen sollte. Auf dem Dach lassen sich auf der serienmäßigen Reling Lasten bis 100 kg befestigen – das ist großzügig. Gleiches gilt für die Stützlast. Sie darf bis zu 100 kg betragen, was für mehrere E-Bikes samt Träger ausreicht. Bei der Anhängelast kann der Koreaner nicht überzeugen: 1.200 kg für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger müssen ausreichen.

Die Reichweite des EV5 wird im Alltag – je nach Fahrprofil – den meisten Besitzern ausreichen. Legt man den Verbrauch der ADAC Verbrauchsmessung von 23,9 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) zugrunde, erreicht er eine maximale Reichweite von rund 370 km. In Relation gesetzt: Die besten Mittelklasse-Elektro-SUVs erreichen bei den ADAC-Messungen bereits 600 bis knapp 700 km.

Zumindest lässt sich der 81,4 kWh große Akku recht schnell nachladen. Den Ladehub von 10 auf 80 Prozent absolviert er im Test in 29 Minuten und erreicht dabei eine maximale Ladeleistung von 153 kW – im Durchschnitt sind es rund 117 kW. Im Klassenvergleich ist das eine durchschnittliche Leistung am Schnelllader. Direkt nach dem Anschließen muss man bei niedrigen Ladeständen nicht lange warten, bis der Ladevorgang Fahrt aufnimmt: Der EV5 erreicht schnell eine hohe Leistung. Im Anschluss dauert es etwas, bis der EV5 sein volles Ladepotenzial ausschöpft. Ab Start bei zehn Prozent Batterieladung werden in 10 Minuten rund 105 km nachgeladen. Der Kia liefert hier insgesamt keine Spitzenleistungen ab, erweist sich aber als praxistaugliches Elektroauto. Das Laden an der heimischen Wallbox oder am öffentlichen Ladepunkt gelingt mit 11 kW (dreiphasig, 16 A) in rund 8 Stunden angemessen schnell. Bestellt man die optionale 22-kW-Ladefunktion, reduziert sich die Ladezeit um die Hälfte.

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

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

2,8 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt ordentlich. Die Vorderkante der Motorhaube ist nicht direkt einsehbar, lässt sich aber aufgrund der kantigen Form gut abschätzen. Der Heckabschluss muss ebenfalls abgeschätzt werden, wobei die Unterkante der Heckscheibe in etwa das Ende markiert. Die Sicht auf den Verkehr ist dank der erhöhten Sitzposition sehr gut. Die Rundumsicht gelingt noch recht ordentlich, wobei die breiten D-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen den Blick nach schräg hinten einschränken.

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, andere Verkehrsteilnehmer aber nicht aus dem Lichtkegel ausblenden kann. Darüber hinaus gibt es keine Adaptiv-Funktionen und auch kein Kurven- oder Abbiegelicht sowie nur eine manuelle Leuchtweitenregulierung, die im

© ADAC e.V.

Beladungsfall wichtig ist. Die Ausleuchtung der Fahrbahn ist ordentlich, wobei die Reichweite des Abblendlichts höher sein könnte. Zudem vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage, welche nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern auch Blendung reduzieren kann.

Im Bereich der Spiegel bietet der getestete EV5 serienmäßig einen automatisch abblendenden Innenspiegel, der Blendung bei Fahrten in der Dunkelheit reduziert. Die Außenspiegel verfügen allerdings nicht über diese Funktion. Zudem gibt es keinen asphärischen Bereich in den Außenspiegelgläsern, der das Sichtfeld zur Seite hin aufweitet und so den toten Winkel verkleinert.

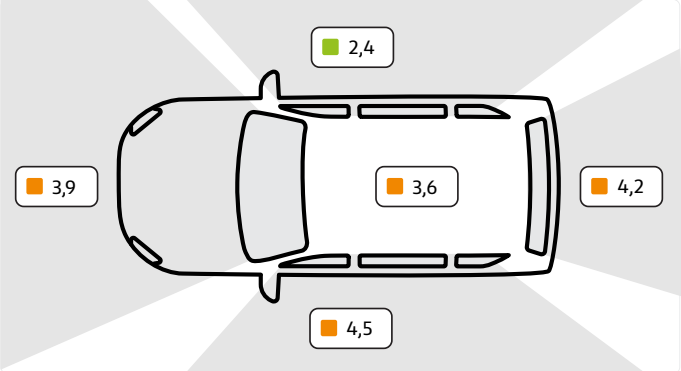


Der Blick nach hinten wird durch die breiten Dachsäulen und die herausstehenden Kopfstützen eingeschränkt.

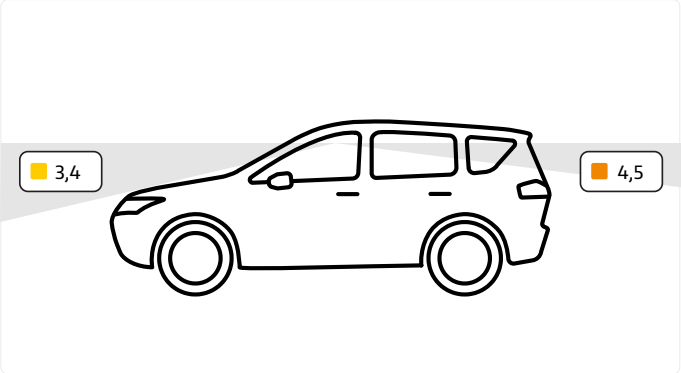
✓ Der getestete Kia besitzt in der Variante GT-Line eine umfassende Ausstattung im Bereich der Einparkhilfen. Serienmäßig zählt dazu neben den Einparksensoren an Front und Heck auch eine Rückfahrkamera. Letztere besitzt keine Reinigungsdüse und ist nicht vor Verschmutzung geschützt. Gegen Aufpreis besitzt der EV5 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. Zudem gibt es einen Parkassistenten, mit dem das SUV per Schlüssel in enge Parklücken hinein- und wieder herausgefahren werden kann.

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

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



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



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

2,1 Ein-/Ausstieg

Die komfortable Sitzhöhe (rund 61 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) ermöglicht den vorderen Insassen ein bequemes Ein- und Aussteigen. Die Türöffnungen sind großzügig dimensioniert, wobei die hohen Schweller den Zustieg leicht beeinträchtigen. Der Zustieg in die zweite Reihe gelingt ebenfalls komfortabel, wobei auch hier der hohe Schweller überwunden werden muss. Positiv: Da es hinten keinen Mitteltunnel gibt, gelingt das Durchrutschen mühelos. Die Türen öffnen weit und bleiben vorn wie hinten in drei Rastpositionen sicher stehen – auch an Steigungen. Hilfreich sind die Haltegriffe am Dachhimmel über allen äußeren Sitzplätzen, abgesehen vom Fahrerplatz.

Die Ver- und Entriegelung klappt einfach dank des serienmäßig verbauten schlüssellosen Zugangssystems. Jedoch besitzen nur die vorderen Griffe Tasten für das schlüssellose Betätigen. Möchte man beispielsweise zunächst eine Tasche hinter dem Fahrersitz verstauen, muss man zuerst den vorderen Türgriff berühren, um den Kia aufzuschließen. Der schlüssellose Zugang verfügt über einen zuverlässigen Diebstahlschutz und kann nicht mittels Funkverlängerer überlistet werden. Weitere Informationen dazu unter www.adac.de/keyless. Optional kann die Zentralverriegelung auch mittels Smartphone betätigt werden, was zur Folge hat, dass man den Fahrzeugschlüssel dann nicht mehr benötigt.

Unerlässlich bei der wuchtigen Fahrzeugbreite: Die Außenspiegel klappen bei Verriegelung automatisch an und klappen wieder aus, sobald der EV5 aufgeschlossen wird. Zudem

© ADAC e.V.

beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Auto, wobei es seitlich aber dunkel bleibt. Die Türgriffe innen sind unbeleuchtet und deshalb bei Dunkelheit nicht so einfach erkennbar. Wirklich suchen muss man sie allerdings nicht, da man sich schnell an die Positionierung gewöhnt.

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

1,3 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fasst ein großzügiges Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung, aufgestellte Rücksitzlehnen) von 500 l. Zudem verfügt er über einen variablen Ladeboden, mit dem sich vom Standardvolumen 90 l nach unten abtrennen lassen. Unter dem Ladeboden in tiefster Position befinden sich weitere 20 l Stauraum für kleine Utensilien. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unters Dach, fasst das Gepäckabteil 700 l. Alternativ lassen sich elf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich 1.060 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.725 l Stauvolumen verfügbar.



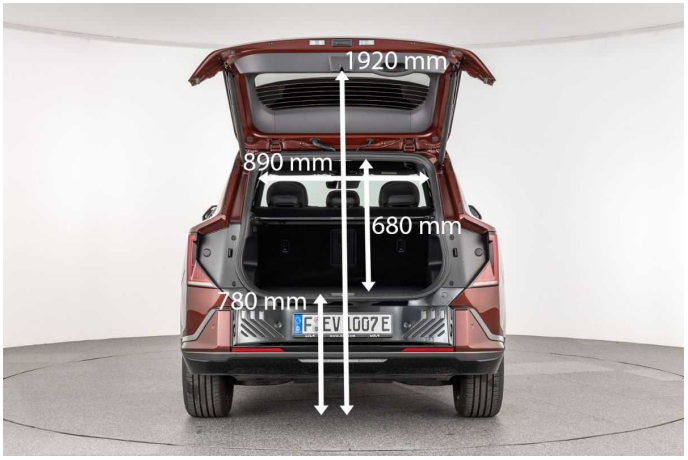
Der Kofferraum bietet ein großzügiges Ladevolumen. Zudem steht ein variabler Ladeboden zur Verfügung.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum entspricht dem erwarteten Nutzwert eines komfortablen SUVs. Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch (per Taste am Kofferraum, im Auto oder am Schlüssel). Ebenfalls möglich ist ein Öffnen durch Annäherung mit dem Schlüssel, wobei der Kia sich dafür eine Gedenksekunde nimmt und eifrig piepst, um alle Umstehenden zu warnen. Die Öffnungshöhe der Heckklappe lässt sich einstellen, was bei niedrigen Parkgaragen von Vorteil sein kann. Die Höhe der Bordwand beträgt nur rund 2 cm, was den Vorteil mit sich bringt, dass schwere Gegenstände wie beispielsweise Getränkekisten beim Ausladen nicht mühevoll weit angehoben werden müssen.

In der Praxis lässt sich der Kofferraum gut nutzen, wobei die Oberkante des Kofferraums für ein SUV eher niedrig liegt. Zudem gibt es auch Abzüge in der B-Note: Das Laderaumrollo steht im geschlossenen Zustand im Weg und muss erst zurückgefahren werden, damit man den Laderaum einwandfrei erreicht. Erfreulicherweise lässt es sich unter dem Ladeboden verstauen, wenn man es ausbaut. Die Beleuchtung übernimmt eine zentrale Leuchte am Dachhimmel, die ihre volle Leuchtwirkung nicht mehr entfalten kann, wenn man sich in den Laderaum beugt – eine seitliche Beleuchtung wäre von Vorteil. Die Heckklappe öffnet für die meisten Benutzer weit genug. Ab einer Körperhöhe von deutlich über 1,90 m muss man auf den Kopf achten, um sich nicht am abstehenden, aber zumindest mit Kunststoff ummantelten Schloss zu stoßen.

✓ Erfreulich ist der Anblick bei umgelegten Rücksitzlehnen, da die Ladefläche dank absenkbarer Rücksitze eben ist.



Die Heckklappe öffnet serienmäßig elektrisch und auf Wunsch bei Annäherung. Die Ladekante liegt recht hoch.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar und bietet eine kleine Luke zum Durchladen von langen Gegenständen. Nach der Entriegelung mittels Hebel unten an der Sitzbank fallen die Lehnenteile selbstständig um – das ist praktisch. Schade: Vom Kofferraum aus lassen sich die Lehnenteile nicht umlegen. Zudem sollte man auf die Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen.

Im Kofferraum lassen sich unter dem Ladeboden mittelgroße Gegenstände (z. B. Decke, Schuhe, Regenschirm) verstauen, darunter gibt es ein weiteres Fach für kleine Utensilien (z. B. Schneebesen, Eiskratzer). Zudem lässt sich ein Gepäcknetz einspannen.

Ein interessanter Ansatz ist das sogenannte "Add Gear-System", das mit verschiedenen Arretierungspunkten im gesamten Auto (Kofferraum: je zwei Leisten in der Seitenverkleidung) 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.

© ADAC e.V.

✓ Unter der Frontklappe befindet sich ein gut nutzbarer Stauraum (Frunk) mit 40 l Volumen, der beispielsweise für das mitgelieferte Typ-2-Ladekabel ausreicht.

2,1 Innenraum

2,4 Bedienung

Die Bedienbarkeit des Kia EV5 fällt trotz seiner touch-lastigen Auslegung recht gut aus.

Die grundlegende Einstellung der Fahrerposition ist schnell erledigt. Das Lenkrad lässt sich manuell in Höhe und Weite in ausreichendem Umfang einstellen. Gleiches gilt für die Sitze, die elektrisch einstellbar sind. Die Fahrbereitschaft lässt sich ebenfalls recht unkompliziert herstellen: Hierfür gibt es einen beleuchteten Drehschalter an der Lenksäule, mit dem man den Kia an- und ausschalten sowie die Fahrtrichtung wählen kann.

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

Mit einigen Kia-Modellen gemein hat der EV5 die zweigeteilte Einstellung der Klimafunktionen über einen festen Bereich im Zentraldisplay sowie eine ausgegliederte Tastenleiste. Letztere besitzt gut erreichbare Wipptasten für die Temperatureinstellung und die Lüfterstärke – die Bedienung klappt damit ordentlich. Gleiches gilt für die Sitz- und Lenkradheizung, zumindest sobald man sich an die Positionierung der Tasten in der Türverkleidung gewöhnt hat.

Das Zentraldisplay ist für die meisten Staturen gut erreichbar, nur der rechte Rand ist etwas weit entfernt, wo zudem nützliche Einstellungen verortet sind. Die Ablesbarkeit ist dank des hochauflösenden und kontraststarken Monitors zumeist gut, wobei die hohe Positionierung für geringe Blickabwendungszeiten sorgt. Für Eingaben am oberen Rand kann man seine Hand dort ablegen; unten befindet sich ebenfalls eine kleine Leiste, um die Bedienhand auf unruhigen Strecken zu stabilisieren und die Touchfelder treffsicher zu bedienen. Der Funktionsumfang ist, wie bei einem modernen Auto zu erwarten, umfangreich, wobei die Software weitgehend eingängig aufgebaut ist. Permanent verfügbare Schnellwahltasten für wichtige Hauptfunktionen (Home, Karte, Medien, Einstellungen) erleichtern die Bedienung. Allerdings sind diese Bedienflächen im Gegensatz zu anderen Kia-Modellen nicht als klassische Tasten ausgelegt, was die Bedienbarkeit nur noch zufriedenstellend macht. Zudem gibt es ein Favoritenfeld, das sich aus einer vorgefertigten Liste belegen lässt – das Elektroantriebs-Menü ergibt hier beispielsweise Sinn.

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

Das Lenkrad bietet einwandfrei bedienbare, haptische Tasten, über die sich sowohl die Fahrassistenz als auch weitere Funktionen bedienen lassen. Mit dabei ist eine weitere Favoritentaste, die beispielsweise ein schnelles Springen in das Fahrassistenzmenü ermöglicht. Erfreulich: Fühlt man sich von der Geschwindigkeitswarnung oder dem Spurhalteassistenten gestört, lassen sich beide Assistenzfunktionen mit nur einem Tastendruck am Lenkrad zeitweise deaktivieren, ohne den Fahrer übermäßig vom Verkehrsgeschehen abzulenken. Im EV5 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.

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

✗ Die weiteren Klima-Einstellungen (Frontscheibenbelüftung, Heckscheibenheizung, Luftverteilung, Umluft, Intensität etc.) können schlecht erreichbar sein, da dieser Bereich für manche Staturen von dem Lenkrad verdeckt wird. Dies hat zur Folge, dass das Einstellen dieser Funktionen im Alltag unnötig erschwert wird.

ADAC © ADAC e.V.



Trotz der touchlastigen Bedienung überzeugt der Kia EV5 mit einer insgesamt guten Ergonomie. Abzüge gibt es für teilweise ungünstig platzierte Touch-Bedienelemente.

1,4 Multimedia

Um im EV5 in Sachen Multimedia und Konnektivität gut ausgestattet zu sein, muss man keine teuren Optionen wählen. So verfügt das Modell GT-Line bereits serienmäßig über alle verfügbaren Ausstattungsmerkmale. Dazu zählen: ein Radio mit DAB-Empfang, Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos), eine Bluetooth-Freisprechanlage sowie das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Over-the-Air-Updates sind ebenfalls möglich, um mit künftigen Updates das Infotainment auf dem Stand zu halten, ohne den Händler besuchen zu müssen. Die Fahrtrouten können online in der Cloud berechnet werden, sodass genauere Verkehrsprognosen und Ankunftszeiten sowie zuverlässigere Neuberechnungen der Route möglich werden. Es gibt USB-C-Anschlüsse vorn und hinten (je 2x), für die hinteren Plätze zudem eine 12-V-Steckdose. Über die induktive Ladeschale in der Mittelkonsole kann man ein kompatibles Smartphone aufladen.

Der Kia verfügt zudem über die sogenannten Kia Connect Onlinedienste, die zahlreiche Funktionen wie Live-Services (u. a. Verkehrsinformationen, Wetter, Parkhaussuche) und Remote-Funktionen über die integrierte SIM-Karte ermöglichen. Mittels der Smartphone-App können auch verschiedene Fahrzeuginformationen (u. a. Abstellort, Verriegelungszustand) abgerufen werden. Es ist überdies möglich, verschiedene Nutzerprofile anzulegen und mit der Kia-App zu verknüpfen. Über den integrierten App Store lassen sich zudem Videos streamen und Spiele spielen.

✓ Erfreulich ist die Audio-Ausstattung, da die GT-Line serienmäßig mit einem leistungsfähigen Harman/Kardon-Soundsystem ausgeliefert wird, das mit acht Lautsprechern inklusive Subwoofer für einen guten Klang sorgt.

2,1 Raumangebot vorn

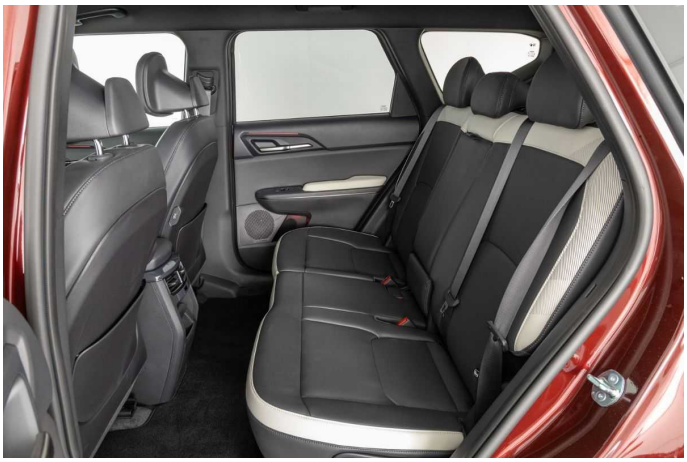
Der Kia bietet viel Platz im Innenraum, was sich in einer recht großzügigen Innenraumbreite widerspiegelt. Von Seiten der Beinfreiheit finden vorn bis zu 1,90 m große Personen ausreichend Platz, wobei die Kopffreiheit theoretisch sogar bis zu einer Größe von 2,15 m reichen würde. Auch gefühlt wirkt der Fahrgastraum großzügig geschnitten, nur die hohe Seitenlinie und der schwarze Dachhimmel stehen dem etwas entgegen. Bei Fahrten in der Dunkelheit lockert die serienmäßig verbaute, mehrfarbige Ambientebeleuchtung den Innenraum auf. Ein großes Panorama-Glasschiebedach gibt es gegen Aufpreis.

1,5 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe bietet sich den Insassen sogar ein noch besseres Raumangebot als vorn. Die Kopffreiheit reicht für über 2 m große Personen, wobei die Beinfreiheit sehr großzügig ausfällt. Theoretisch würde man erst ab 2,10 m Körpergröße mit den Vordersitzen in Berührung kommen. Die

© ADAC e.V.

Innenbreite fällt nicht mehr so großzügig aus wie in der ersten Reihe, bietet aber zwei Personen mehr als genügend Platz. Erst zu dritt wird es im Fond leicht beengt. Abseits der Messwerte wirkt das Raumangebot auch subjektiv großzügig, wobei sich der Kopf der äußeren Fondinsassen auf Höhe einer Dachsäule befindet und so den Blick nach draußen etwas blockiert. Die Ambientebeleuchtung aus der ersten Reihe setzt sich im Fond nur in reduziertem Umfang fort. Tagsüber erreicht die Rückbank mehr Licht, wenn man das optionale Panoramaglasdach bestellt.



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

3,2 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum des EV5 bietet nur eine durchschnittliche Variabilität. Transportiert man beispielsweise sperrige Gegenstände, lässt sich die Lehne der Rücksitzbank steiler stellen. Alternativ können die Fondinsassen die Lehnen flacher stellen, um eine entspanntere Sitzposition einzunehmen.

Im Bereich der Ablagen bietet der EV5 nur ein durchschnittliches Angebot. Unter der Mittelarmlehne gibt es ein Fach, in dem sich Gegenstände blickgeschützt unterbringen lassen. Im vorderen Bereich der Mittelkonsole gibt es ein offenes Fach, in dem man neben den ausklappbaren Becherhaltern auch sein Smartphone zum Laden ablegen kann. Unter der Mittelkonsole findet man ein größeres offenes Fach, das aber recht niedrig positioniert ist. Ein Brillenfach oder ein kleines Fach neben dem Lenkrad gibt es nicht. Das Handschuhfach fällt klein aus und ist weder abschließbar noch beleuchtet. Für die Fond-Passagiere gibt es an den Rückseiten der Vordersitze Lehnentaschen sowie praktische Jackenhaken.

✕ Die Türfächer fallen vorn wie hinten klein aus. Vorn lassen sich deshalb keine 1-l-Flaschen unterbringen, im Fond sind die schmalen Türfächer noch kleiner – selbst 0,5-l-Flaschen passen kaum hinein. Für ein langstreckentaugliches Auto ist das ein Versäumnis.

2,0 Komfort

2,6 Federung

Kia verbaut im EV5 standardmäßig ein konventionelles Stahlfederfahrwerk. Ein adaptives Fahrwerk, welches das Federungsverhalten an die Fahrsituation anpassen kann oder dem Fahrer eine Eingriffsmöglichkeit bietet, findet man in der Preisliste nicht. Das Fahrwerk besitzt eine komfortorientierte Abstimmung, wobei es nicht mit den besten Fahrwerken der Klasse mithalten kann. Innerorts übertragen sich die Fahrbahnanregungen immer einen Tick mehr auf die Insassen, als es bei wirklich guten Fahrwerken der Fall ist. Stellenweise federt der EV5 stößig und wippt über Absätze sowie Wellen – das sollte in dieser Fahrzeugklasse etwas besser gelingen. Einzelhindernisse wie beispielsweise abgesenkte Kanaldeckel gelingt es dem Koreaner besser zu parieren. Hier kommt der Vorteil der SUV-typisch längeren Federwege und der beim Testwagen recht hohen Reifenflanke (55er-Querschnitt) zum Tragen. Erfreulich beflissen rollt der Stromer über Geschwindigkeitshügel: Von der Vorderachse bekommt man kaum etwas mit, die Hinterachse überträgt nur einen leichten Ruck.

Absolviert man weitere Strecken, fällt einem der Federungskomfort auf der Autobahn nicht negativ auf. Der EV5 leistet hier gute Arbeit, wobei die besten Modelle der Klasse den Aufbau noch besser unter Kontrolle haben und so "satter" auf der Straße liegen – was sich auch auf den Komfort auswirkt. Dieser Kritikpunkt kommt auf der Landstraße noch mehr zum Vorschein: Hier überträgt sich das Wanken auf die Insassen, was vor allem auf kurvenreichen Abschnitten den Fahrkomfort mindert.

2,0 Sitze

In der GT-Line verfügt der EV5 in der ersten Reihe serienmäßig über die sogenannten "Premium Relaxation"-Sitze, welche einen großen Einstellumfang bieten. Neben der elektrischen Einstellung der Grundfunktionen (Höhe, Längsrichtung und Neigung der Rückenlehne) lässt sich auch die Neigung der Sitzfläche sowie die Lendenwirbelstütze (vier Wege) einstellen. Darüber hinaus kann man die Kopfstütze manuell in Höhe und ihrem Abstand zum Kopf anpassen. Praktisch: Mit nur einem Tastendruck lassen sich die Vordersitze in eine Liegestellung und zurück verfahren, was vor allem bei Ladepausen nützlich ist. Der Fahrersitz bietet noch weitere Annehmlichkeiten: Hier lässt sich zusätzlich die Lehnenbreite einstellen und es gibt zwei Positionsspeicher (Memory-Funktion) sowie eine Massage-Funktion.

Der Sitzkomfort auf den beiden Vordersitzen ist gut und der Seitenhalt passt durch die einstellbaren Lehnenpolster am Fahrersitz für verschiedene Staturen. Die Sitze der zweiten Reihe sind ordentlich konturiert und lassen sich zumindest in der Lehneneigung links und rechts getrennt voneinander einstellen. Da die Sitzfläche entsprechend mitfährt, ergibt sich wahlweise eine aufrechte oder entspannte Sitzposition. Allerdings fällt der Kniewinkel in allen Positionen eher spitz aus.

© ADAC e.V.

Der Mittelsitz bietet nur einen ausreichenden Komfort und ist daher nur für kurze Strecken empfehlenswert.

2,1 Innengeräusch

Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h beträgt 65,3 dB(A), was einem guten Geräuschkomfort bei dieser Geschwindigkeit entspricht. Dies ist unter anderem auf die serienmäßige Doppelverglasung der vorderen Seitenfenster zurückzuführen. Fahrgeräusche, wie sie beim Überfahren von rauem Asphalt oder Kieselsteinen entstehen, dringen nicht über Gebühr in den Innenraum und werden gut gedämmt. Windgeräusche nimmt man bei der Autobahnfahrt deutlicher wahr, da sich dem Fahrtwind eine recht massive Front entgegenstellt.

1,2 Klimatisierung

Der EV5 ist in der getesteten GT-Line serienmäßig mit einer Drei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen anpassen. Zudem kann die Luftverteilung links und rechts individuell eingestellt werden. Eine weitere Detaileinstellung über Drehrädchen an den Ausströmern gibt es allerdings nicht. Eine vollwertige Umluftautomatik ist ebenso nicht vorhanden; immerhin aktiviert der EV5 auf Wunsch die Umluftfunktion beim Durchfahren eines Tunnels und beim Reinigen der Frontscheibe. Die Fondpassagiere besitzen ein eigenes Klimabedienteil sowie Luftausströmer am Ende der Mittelkonsole und unter den Vordersitzen. Für die kalte Jahreszeit wartet der Koreaner mit einer Sitzheizung vorn und hinten (äußere Sitze in der zweiten Reihe) sowie einem beheizbaren Lenkrad auf. Scheint die Sonne, freuen sich die Fondinsassen über die getönten Scheiben ab der B-Säule.

✓ Die beiden Vordersitze verfügen dank der "Premium-Relaxation"-Sitze serienmäßig über eine angenehme Belüftungsfunktion. Wie bei einem Elektroauto zu erwarten, lässt sich das SUV im abgestellten Zustand heizen und kühlen.

1,1 Antrieb

1,5 Fahrleistungen

Den Kia EV5 gibt es in zwei Antriebsvarianten. Die getestete Variante verfügt über einen Elektromotor an der Vorderachse, während beim Allrad-Modell noch ein weiterer Motor an der Hinterachse dazukommt. Im einmotorigen EV5 leistet die permanenterregte Synchronmaschine 160 kW/218 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 295 Nm. Ein besonders vehementer Vortrieb ist damit angesichts des Leergewichts von rund 2.000 kg nicht zu erwarten, aber für den Alltag ist man zu jeder Zeit ausreichend kräftig motorisiert. Dies belegt auch die Zeitmessung: Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Koreaner in 4,1 s, von 80 auf 120 km/h in 5,4 s. Kia verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h zügige 8,4 s, wohingegen die Höchstgeschwindigkeit schon bei 165 km/h elektronisch limitiert wird.

1,0 Laufkultur

Der E-Antrieb kann hinsichtlich der Laufkultur vollauf überzeugen. Es sind weder Vibrationen zu spüren noch störende Motorgeräusche zu hören. Der Elektromotor zieht vom Start weg zügig an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen spürbar nach.

0,7 Getriebe

Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, weshalb der EV5 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 EV5 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.

2,7 Fahreigenschaften

2,2 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des SUV ist in allen abgeprüften Disziplinen gut bis ordentlich. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise bei einem Schreckmoment vorkommen kann, folgt nur eine geringe Änderung der Fahrtrichtung – man kommt also nicht direkt von der Straße ab. Da die Lenkung nicht wild umher schwingt, lässt sich der Koreaner einfach wieder auf den ursprünglichen Kurs bringen. Der Geradeauslauf ist weitgehend gut, nur selten muss man auf gerader Strecke korrigierend eingreifen. Fährt man zu schnell in eine Kurve und korrigiert mit einem abrupten Bremsimpuls, bringt das den EV5 nicht übermäßig aus der Ruhe – ein wenig drängt das Heck aber. Das Gleiche ist bei dynamischer Fahrt zu beobachten, wobei das ESP den Stromer immer passend einbremst, bevor ein kritischer Fahrzustand droht.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der EV5 eine gute Vorstellung ab. Die Ausweichbewegung weg vom ersten Hindernis überträgt der Koreaner ausreichend direkt, ohne dabei allzu kräftig zu wanken. Dem harten Lenkeinschlag in die entgegengesetzte Richtung – um dem zweiten Hindernis auszuweichen – folgt

© ADAC e.V.

ein leichtes Untersteuern, wobei das SUV dem gewünschten Kurs folgen kann und auch beim Zurücklenken auf die ursprüngliche Fahrspur nicht mit einem ausbrechenden Heck überrascht. Durchfährt man den Parcours mit Fokus auf eine möglichst schnelle und präzise Fahrweise, zeigt sich das Zwei-Tonnen-SUV angemessen dynamisch, wobei die gefühlsarme Lenkung echtem Fahrspaß entgegensteht. Die Traktion des Frontantrieblers ist zumeist gut, nur bei Nässe und starker Beschleunigung überreizt man sein Traktionsvermögen, um vorwärtszukommen.

2,6 Lenkung

Die Lenkung des EV5 passt grundsätzlich zum komfortablen Stromer, fühlt sich aber synthetisch und eher entkoppelt an. Die Bedienkräfte fallen angenehm aus und sind weder zu hoch noch zu niedrig angesetzt – im Sportmodus werden sie etwas strammer. Etwas gewöhnungsbedürftig ist der recht dicke Lenkradkranz. Die Mittellage der Lenkung ist ausreichend klar definiert, was das Geradeausfahren erleichtert. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, wobei im Kurvenverlauf durchaus mal nachkorrigiert werden muss. Mit 2,5 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angemessen direkt übersetzt, der Lenkaufwand hält sich in Grenzen, ohne dass der EV5 zu agil auf Lenkeingaben reagiert.

3,3 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der EV5 nach 38,3 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) zum Stehen – ein nur zufriedenstellender Wert. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse geben hingegen keinen Anlass zur Klage, wenngleich das Pedalgefühl etwas weich ausfällt.

2,1 Sicherheit

1,7 Aktive Sicherheit

Der Kia EV5 bietet bereits in der Basis eine gute Ausstattung an aktiver Fahrassistenz. In der getesteten GT-Line ist der Umfang an aktiven Sicherheitssystemen nahezu vollständig. Serienmäßig an Bord ist ein Notbremsassistent, der über einen großen Geschwindigkeitsbereich den Bereich vor dem Fahrzeug überwacht und gegebenenfalls eine Notbremsung einleitet. Zudem verbaut ist die Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren, die beispielsweise beim rückwärts Ausparken vor einem kreuzenden Hindernis warnt oder mit einem Bremseingriff unterstützt. Diese Funktion ist vor allem dann nützlich, wenn man quer zur Fahrbahn einparkt und beim Rausfahren der Blick auf den Querverkehr durch andere parkende Fahrzeuge blockiert ist. Bestellt man das "Drive Wise"-Paket, bremst der EV5 auch im niedrigen Geschwindigkeitsbereich bei Hindernissen direkt hinter dem Heck wie beispielsweise Begrenzungspollern. Ebenfalls in dem Paket enthalten ist die praktische Kameraansicht in der Instrumentenkombination, die den toten Winkel verkleinern kann. Wer auf den Aufpreis verzichten möchte, bekommt trotzdem einen klassischen Totwinkelwarner samt Spurwechsel- sowie einen Ausstiegsassistenten.

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelung muss man keinen Aufpreis bezahlen – der EV5 GT-Line hat immer alle Funktionen an Bord. Es ist sowohl ein Geschwindigkeitsbegrenzer als auch ein adaptiver Abstandsregeltempomat enthalten. Aktiviert man die automatische Übernahme von erkannten Tempolimits und bestätigt zusätzlich einmalig die Übernahme während der Regelung, übernimmt der EV5 fortan die Geschwindigkeitsregelung.

Ebenfalls ohne Mehrpreis ist der sogenannte Autobahnassistent mit an Bord. Dieser übernimmt neben der Geschwindigkeitsregelung auch die Spurführung, wobei der Fahrer das Lenkrad in wiederkehrenden Intervallen zumindest berühren muss. Die Streckenführung berücksichtigt das Regelsystem zumindest auf Autobahnen (Abbremsen bei Kurven oder Abfahrten), wobei der Koreaner munter rechts überholt, wenn auf der linken Spur langsamer gefahren wird. Hier haben Konkurrenzsysteme bessere Manieren und arbeiten geschliffener – wobei sich die Premium-Hersteller das auch zusätzlich bezahlen lassen.

✕ Im Alltag kann die Fahreraufmerksamkeitserkennung störend werden, da sie relativ schnell und häufig warnt. Die Möglichkeit zum Deaktivieren findet man in den Einstellungen. Die Taste für die Handbremse befindet sich links vom Lenkrad und kann deshalb im Notfall nur sehr schwer vom Beifahrer betätigt werden, um den Kia abzubremsen.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat
- Autobahnassistent
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent

© ADAC e.V.

- Spurwechselassistent
- Ausweichassistent
- Notfallassistent
- Ausstiegswarnung
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend
- Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Spurwechselautomatik

Nicht erhältlich

- Abstandswarnung
- Tempomat
- Insassenschutzsystem proaktiv

2,3 Passive Sicherheit

Der Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test 2025) bescheinigt dem EV5 einen guten Insassenschutz, der mit 83 Prozent der möglichen Punkte bewertet wird – insgesamt erreicht der Koreaner ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis.

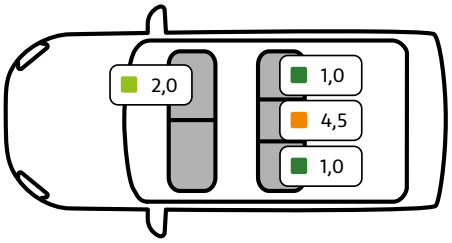
Zur Airbag-Ausstattung zählen: Front- und Seitenairbags vorn, von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags sowie ein Center-Airbag zwischen den beiden Vordersitzen. Knieairbags vorn gibt es nicht, während Seitenairbags in der zweiten Reihe erfreulicherweise zum Serienumfang gehören. Die Kopfstützen reichen vorn für 2 m große Personen, hinten bieten sie nur bis 1,80 m Körpergröße einen ausreichenden Schutz. 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 somit 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. Windschnittig, aber mit Risiken: Die in die Türen eingelassenen Griffe können die Rettungsarbeiten im Vergleich zu konventionellen Bügeltürgriffen erschweren.

2,0 Kindersicherheit

Mit 85 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem EV5 eine gute Kindersicherheit (Test 2025). Allgemein eignet sich der Koreaner gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen – zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen der zweiten Reihe stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist ohne Einschränkungen möglich. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Alle elektrischen Fensterheber wie auch die elektrische Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung der Türen kann komfortabel vom Fahrerplatz aus vorgenommen werden und ist damit obendrein manipulationssicher. Der Kia verfügt über einen Insassenalarm, der beim Verlassen des Fahrzeugs warnt, jemanden auf der Rücksitzbank zu vergessen. Aber: Im Vergleich zu einem Kia EV9 ist das System im EV5 nicht sensorgesteuert. Es warnt deshalb standardmäßig nur beim Aussteigen und erkennt nicht aktiv Bewegungen im Innenraum.

✕ Der mittlere Rücksitz eignet sich nicht für die Platzierung eines Kindersitzes, da der Abstand zwischen Gurtanlenkpunkt und Schloss zu gering ausfällt.



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

3,1 Sicherheit ungeschützte Personen

Im Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der EV5 74 Prozent der möglichen Punkte (Test 2025) – das ist nur ein befriedigendes Ergebnis. Die Vorderkante der Motorhaube sowie insbesondere die seitlichen Scheibenrahmen sind zu unnachgiebig und bergen für Personen ein hohes Verletzungsrisiko. Immerhin erkennt das serienmäßige Notbremssystem auch Fußgänger und Radfahrer und kann im Notfall eine Kollision verhindern oder zumindest die Schwere des Zusammenstoßes verringern.

© ADAC e.V.

3,3 Umwelt

3,5 Verbrauch

Bei der Verbrauchsmessung des ADAC Autotest benötigt der EV5 23,9 kWh/100 km (inklusive der Ladeverluste bei 3-phasiger AC-Ladung mit 16 A). Das ist für ein modernes Elektroauto und auch im Vergleich mit der Konkurrenz ein erhöhter Wert. Um die 81,4-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 88,8 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Verbrauchs zugrunde, ergibt sich für den EV5 GT-Line mit Frontantrieb eine Reichweite von rund 370 km – das ist ausbaufähig, zumal der Verbrauch unter optimalen Bedingungen ermittelt wurde. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und der großflächig verkleidete Unterboden helfen zumindest, eine im Rahmen der Möglichkeiten gute Reichweite zu erzielen.

2,4 Umwelteinfluss

Mit einer Grundfläche von 8,6 Quadratmetern belegt der EV5 eine für diese Klasse gewöhnliche Verkehrsfläche. Sein Leergewicht von rund 2.000 kg sprengt den Rahmen nicht, einige Elektroautos fallen deutlich schwerer aus und strapazieren damit die Infrastruktur noch mehr. Das Vorbeifahrgeräusch liegt mit 64 dB(A) auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Im Vergleich zu den in Deutschland und Europa produzierten Konkurrenten schlägt der Transportweg aus Südkorea in der Umweltbilanz stärker ins Kontor.

3,0 Autokosten

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Der Kia EV5 startet in der Basisvariante ab einem Preis von 45.990 Euro und kommt dann bereits mit einer ordentlichen Ausstattung und der 81,4 kWh großen Batterie zu den Kunden. Im Test tritt der Koreaner in der höchsten Ausstattungsvariante namens GT-Line zu einem Preis ab 51.990 Euro an – der Testwagenpreis beträgt 55.660 Euro. Insgesamt gelingt es Kia im Konkurrenzvergleich, ein recht gutes Preis-Leistungs-Verhältnis zu erzielen, wobei der EV5 in keiner der Testdisziplinen wirklich hervorsticht. Absetzen kann sich der Kia aber mit seiner sehr langen Garantielaufzeit von sieben Jahren/150.000 km auf das Gesamtfahrzeug. Andere Hersteller bieten hier weit weniger. Die Garantie für den Hochvoltspeicher beträgt die üblichen acht Jahre/160.000 km. Die Unterhaltskosten für den Stromer fallen weitgehend moderat aus. Von der Kfz-Steuer ist der EV5 als Elektroauto noch bis 2035 ausgenommen, danach beträgt die Steuer 74 Euro im Jahr. Die Versicherungseinstufung fällt in der Haftpflicht (18) moderat aus, Teilkasko (25) und Vollkasko (26) hingegen sind erhöht. Zum Service muss der EV5 nach 30.000 km oder spätestens alle zwei Jahre.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EV5 (81,4 kWh) Air	EV5 (81,4 kWh) Earth AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	160 (218)	195 (265)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	53	65
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	295/-	385/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,9 kWh	18,1 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	81,4 (b)	81,4 (b)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/26/25	//
Steuer pro Jahr [Euro]	74	80
Preis [Euro]	45.990	52.990

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	160 kW (218 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	53 kW
Maximales Drehmoment	295 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	n.b. / n.b.
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	88,8 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen / 400 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

Ladekabel / Anschluss

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

Rekuperation

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

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

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

Laden

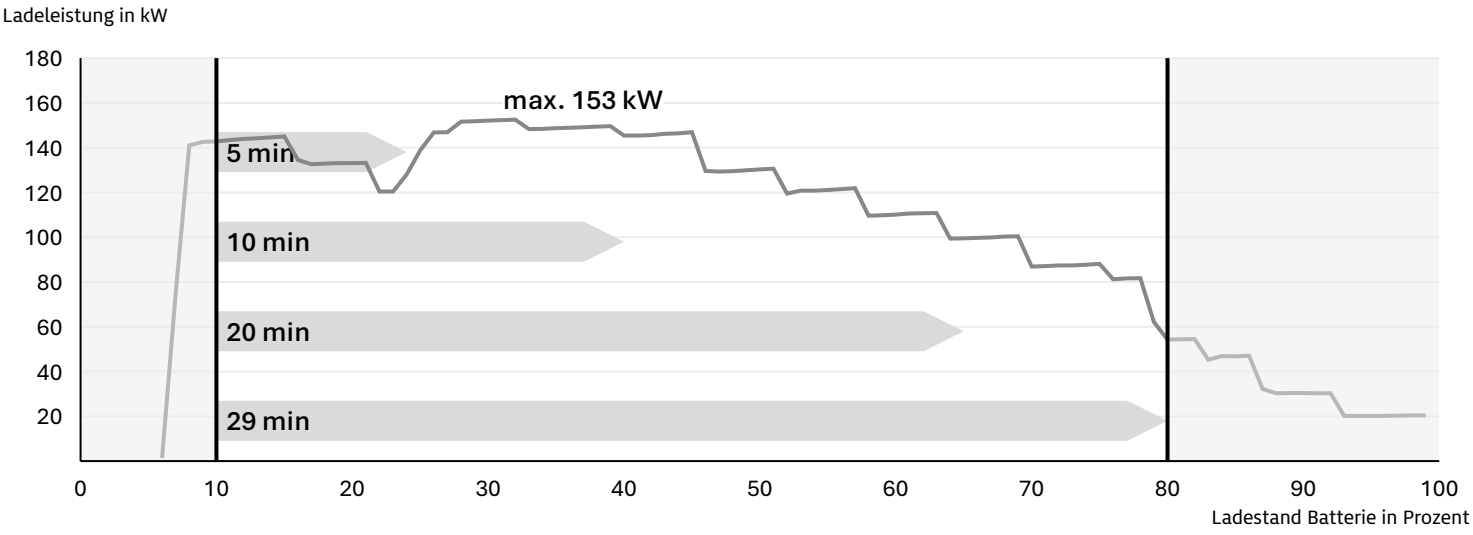
Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Position der Ladeklappe	vorne rechts
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Aufsperren
Bidirektionales Laden	Ja
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Ja
Anzeige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

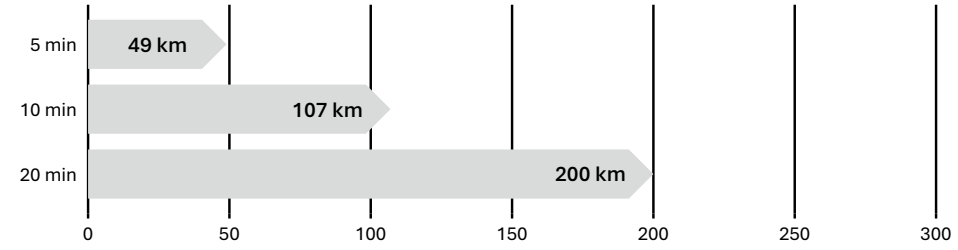
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	68,5 h - 38,5 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	68,5 h - 12 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	21,5 h - 8 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	21,5 h - 4 h
DC schnell / CHAdeMO	Serie	-	bis zu 150 kW	29

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	**117,3 kW**
Ladedauer	00:29
Nachgeladene Reichweite	259 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	10,8 kWh / 49 km / 24 %
10 min	23,5 kWh / 107 km / 40 %
20 min	43,9 kWh / 200 km / 65 %

*ADAC Messung

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Permanentmagnet-Synchronmaschine, vorn	
Leistung	160 kW/218 PS
Maximales Drehmoment	295 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,8 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R19V
Länge/Breite/Höhe	4.610/1.875/1.675 mm
Leergewicht/Zuladung	2.069/511 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	566/1.650 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	81,4/- kWh
Garantie	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Allgemein/Rost	Südkorea
Produktionsort	

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,1 s
Überholvorgang 80-120 km/h	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,3 m
Reifengröße	235/55 R19 105V
Reifen	Nexen N FERA Sport
Wendekreis	12,3 m
Autotest-Verbrauch	23,9 kWh/100 km
Reichweite	371 km
Innengeräusch 130 km/h	65,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	2.040/540 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	500 l 1.060/1.725 l

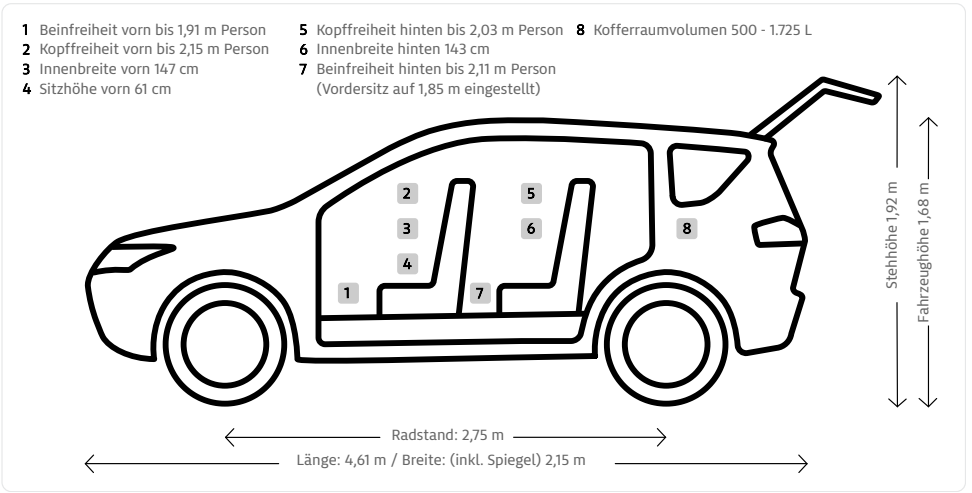
Kosten

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

Betriebskosten	119 Euro
Fixkosten	196 Euro
Werkstattkosten	71 Euro
Wertverlust	599 Euro
Monatliche Gesamtkosten	985 Euro
Steuer pro Jahr	74 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/25
Basispreis getestete Variante	51.990 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 08.01.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.660 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	4.187 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	257G.OV1K.EUR.ccNC.001.001.25071



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	1.890 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.890 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.890 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

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

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

Außen	
Anhängerkupplung	Zubehör
Metalliclackierung	790 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,3**
Autokosten	**3,0**

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

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.