- Elektro-Motor
- 36.240 €
- 108 kW/147 PS
- 245 km
- 18,8 kWh pro 100 km



Kia EV2 (42,2 kWh) Earth

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse

Der Kia EV2 ist ein neuer Wettbewerber im immer weiter umkämpften Feld der Elektrokleinwagen. Der Stromer tritt im Test in der mittleren Ausstattungsvariante Earth mit der kleinen der beiden Akkuvarianten ab einem Preis von 31.290 Euro an. So viel vorab: Trotz kompakter 4,06 m Außenlänge legt der Koreaner eine ausgesprochen erwachsene Leistung an den Tag. Dabei kann er mit einem guten Raumangebot überzeugen, indem er sowohl für die Insassen der ersten Reihe als auch für das Gepäck reichlich Platz bietet. Einzig in der zweiten Reihe wird es hinsichtlich der Beinfreiheit knapp. Dass man in einem Kleinwagen unterwegs ist, spürt man abseits der Außenabmessungen nur selten. Der Federungskomfort ist für diese Fahrzeugklasse wirklich gut, wobei die beim Testwagen verbauten 16-Zoll-Räder mit hoher Reifenflanke gute Voraussetzungen mitbringen. Auch im Bereich der Fahrassistenzfunktionen lässt der EV2 seine Klassenzugehörigkeit in den Hintergrund rücken. Schon serienmäßig sind in der günstigsten Variante viele gewöhnlicherweise aufpreispflichtige Helfer an Bord und mit dem optionalen Technology-Paket leistet der ausgereifte Autobahnassistent 2.0 eine zuverlässige Entlastung des Fahrers. Allerdings bestätigt sich bei der ADAC Verbrauchsmessung, dass die Autobahn nicht der hauptsächliche Einsatzzweck des Kleinwagens sein wird. Die 42,2 kWh große Batterie ermöglicht auf Basis des gemessenen Verbrauchs von 18,8 kWh pro 100 km nur eine mäßige Reichweite von 245 km. Fährt man besonders sparsam und profitiert von günstigen Temperaturen, knackt man auch die 300-km-Marke. Nichtsdestotrotz ist der EV2 damit als Kurzstreckenauto einzustufen. Erfreulich ist in diesem Kontext das optionale 22-kW-Laden, das eine Volladung in nur 2 h ermöglicht – perfekt für einen Ladestopp beim Einkaufen. Dass Kia von seinem neuesten Spross überzeugt ist, zeigt der Blick auf die teure Aufpreisliste. Selbst die Laderoutenplanung kostet extra und ist nur in Verbindung mit zwei Paketen erhältlich. Der größte Patzer des ansonsten guten EV2: die vermaledeiten Türgriffe, die serienmäßig nicht automatisch ausfahren.

✓ **gutes Raumangebot, angenehmer Federungskomfort, umfassende Fahrassistenzfunktionen (optional), 22-kW-Laden (optional)**

✗ **geringe Reichweite, unergonomische Türgriffe, Laderoutenplanung aufpreispflichtig, beengtes Raumangebot im Fond**

ADAC Urteil

2,4	Autotest
2,2	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

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

Konkurrenten

u.a. BYD Dolphin Surf, Citroen e-C3, Hyundai Ioniq 3, Renault R4 E-Tech, Skoda Epiq, VW ID.Cross

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,8 Karosserie 03

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

2,7 Innenraum 06

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

2,5 Komfort 08

Federung 08
Sitze 08
Innengeräusch 09
Klimatisierung 09

1,2 Antrieb 09

Fahrleistungen 09
Laufkultur 09
Getriebe 09

2,6 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 10
Bremse 10

2,4 Sicherheit 10

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

2,1 Umwelt 12

Verbrauch 12
Umwelteinfluss 12

2,2 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.

2,8 Karosserie

3,0 Verarbeitung

Der Kia EV2 verfügt über eine ordentlich gefertigte Karosserie. Die Spaltmaße verlaufen recht gleichmäßig und weitgehend schmal. Die Türen fallen satt ins Schloss, womit sich manche Premiumfahrzeuge zum dreifachen Preis sogar schwer tun. An Details erkennt man dennoch den Kostendruck: Am Innenrahmen der Heckklappe verzichtet Kia auf den Klarlack und unter der Frontklappe ist das Blech nur noch weiß grundiert. Allerdings: Da sich darunter der Frunk befindet, wird die Klappe gleich mit zwei Gasdruckfedern offengehalten, was das Öffnen und Schließen erleichtert. Mancherorts spart sich der Hersteller auch Verkleidungsteile, wobei an anderer Stelle unerwarteterweise hochwertiges Material zum Einsatz kommt. So ist der Bereich um den Frunk im Motorraum unverkleidet, während unter dem Kofferraumboden das Blech sogar mit Filz ausgelegt ist. An dieser Stelle lassen sich zahlreiche Modelle nennen, bei denen man selbst in höherklassigen Autos unverkleidetes Blech vorfindet. Wiederum schade, aber typisch für asiatische Hersteller: Die Seitenverkleidungen im Kofferraum sind aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff gefertigt. Der Unterboden ist vollständig verkleidet, was die Effizienz vor allem bei Autobahnetappen steigert. Trotz der Kritikpunkte hinterlässt der Kia in Summe einen soliden Eindruck – vor allem für einen Kleinwagen.

Gleiches gilt für den Innenraum. Die Bauteile, die man täglich anfasst, sind erstaunlich solide montiert. Es gibt nur wenige Ausnahmen, die den guten Eindruck schmälern. So knarzt der Innenspiegel beim Verstellen und die Mittelkonsole gibt beim Abstützen leicht nach. Schlecht entgratete Kanten findet man nur dort, wo man selten hingreift. Wie ein vermeintlich einfacher Kleinwagen fühlt sich der EV2 von Seiten der Verarbeitungsqualität also nicht an. Was die Materialqualität angeht allerdings schon, wobei es den Koreanern gelingt, dass dennoch ein wohnliches und modernes Ambiente entsteht. Klassentypisch dominiert aber harter Kunststoff von der Instrumententafel über die Türverkleidungen bis hin zu den Dachsäulenabdeckungen. Auch der Himmel ist aus einfachem Material – man kann es dem kleinen Stromer aber verzeihen. Immerhin gibt es bequem gepolsterte Armauflagen sowie Stoffeinsätze in den ansonsten harten Türverkleidungen. Was hervorsticht, sind die beim Testwagen ansprechend gestalteten Sitzbezüge: Kia beweist Geschmack und spart hier nicht an der falschen Stelle.

3,3 Alltagstauglichkeit

Der fünfsitzige EV2 (vier vollwertige Sitze, ein Notsitz) misst 4,06 m in der Länge und ist inklusive der Außenspiegel 2,06 m breit. Der gemessene Wendekreis liegt bei 11,7 m und fällt damit für einen Kleinwagen recht groß aus. Zum Vergleich: Der VW ID.3 mit Heckantrieb zeigt, dass sogar in der Klasse darüber ein Wendekreis von rund 10 m möglich ist. Nichtsdestotrotz ist der EV2 aufgrund seiner kompakten Abmessungen in beengten Umgebungen wie beispielsweise einer Tiefgarage wendig genug.

Die Transportfähigkeiten sind überdurchschnittlich gut. Der 1.584 kg schwere Testwagen darf 506 kg zuladen, was für einen Kleinwagen stattlich ist. Gleiches gilt für die Stützlast, welche bis zu 100 kg betragen darf und damit sogar den Transport von mehreren schweren E-Bikes samt Träger erlaubt. Auf dem Dach lassen sich Lasten bis 70 kg befestigen, wobei die Reling serienmäßig verbaut ist und die Montage der Dachlast erleichtert. Die Anhängelast fällt kleinwagentypisch gering aus. Egal, ob der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt oder nicht: Bei 750 kg ist das zulässige Maximum erreicht.

Die Reichweite des EV2 wird den meisten Besitzern im Alltag nur dann ausreichen, wenn sie den Stromer vorrangig als Kurzstreckenauto einsetzen. Legt man den Verbrauch der ADAC Verbrauchsmessung von 18,8 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) zugrunde, erreicht er mit dem 42,2 kWh großen Akku eine maximale Reichweite von 245 km. Im Vergleich mit seinen Konkurrenten ist das klassenüblich. Wer mehr benötigt, muss zum ebenfalls erhältlichen 61-kWh-Akku greifen.

Durchschnittlich ist auch die Ladeperformance des 400-V-Systems. Den Ladehub von 10 auf 80 Prozent absolviert der EV2 mit dem kleinen Akku im Test in 28 Minuten und erreicht dabei eine maximale Ladeleistung von 114 kW. Aber: Im Mittel sind es nur 65 kW, was einer mageren Ladeleistung entspricht. Bei Betrachtung der Ladekurve fällt auf, dass die Ladeleistung bereits nach kurzer Zeit sukzessive abfällt und kein Plateau bietet, bei dem gleichmäßig viel Strom in den Akku fließt. Ab zehn Prozent Batterieladung werden in 10 Minuten etwa 85 km Reichweite nachgeladen. Unter dem Strich liefert der Kia hier keine Spitzenleistungen ab, erweist sich aber als praxistaugliches Elektroauto für den Kurzstreckeneinsatz. Das Laden an der heimischen Wallbox oder am öffentlichen Ladepunkt gelingt mit 11 kW (dreiphasig, 16 A) in rund 4 Stunden angemessen schnell. Bestellt man die optionale 22-kW-Ladefunktion, reduziert sich die Ladezeit um die Hälfte. Das ist vor allem dann nützlich, wenn man beim Einkaufen oder dem Bummel in der Stadt schnell viel nachladen möchte.

Vorsicht bei der Ausstattung: Die Laderoutenplanung ist in der Variante Earth nur mit an Bord, wenn man das optionale "Technology-Paket" bestellt. 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.

✕ 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

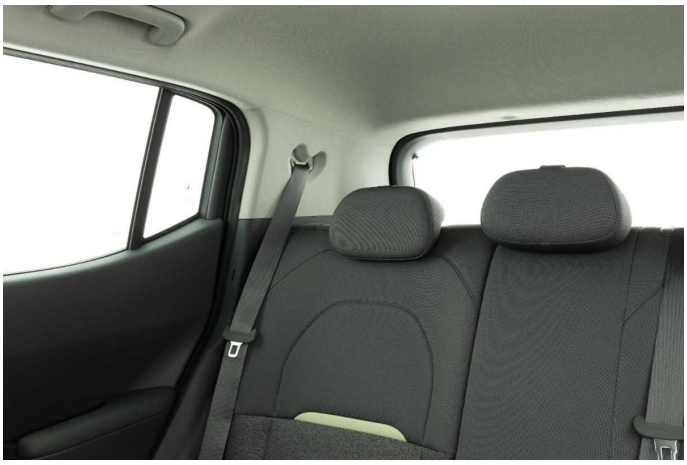
Die Enden des kleinen SUVs kann man recht gut überblicken. Die Vorderkante der Motorhaube lässt sich aufgrund der eckigen Form zufriedenstellend abschätzen und die einsehbare

ADAC © ADAC e.V.

Unterkante der Heckscheibe markiert in etwa das Ende des Fahrzeugs. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem EV2 allerdings nur eine ausreichend gute Sicht nach draußen. Ungünstig sind neben der raumgreifenden Kopfstütze des Beifahrersitzes hauptsächlich die breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen, sowie die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen der Rücksitzbank. Die leicht erhöhte Sitzposition hilft, den Verkehr gut zu überblicken. In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera, die jedoch nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt wird und auch nicht über eine Reinigungsdüse verfügt. Gerade bei Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Ein Einparkassistent (inkl. Fernsteuerungsfunktion) oder ein 360-Grad-Kamerasystem sind gegen Aufpreis erhältlich, auf Grund der kompakten Abmessungen aber wohl nur selten notwendig.

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, das in kostengünstiger Reflektor-Bauweise ausgeführt ist, 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. Die Ausleuchtung der Fahrbahn ist ordentlich, wobei der Lichtteppich etwas inhomogen ist und die Intensität des Abblendlichts kräftiger sein könnte. Zudem vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage, welche nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern auch die Blendung anderer Verkehrsteilnehmer reduzieren kann.

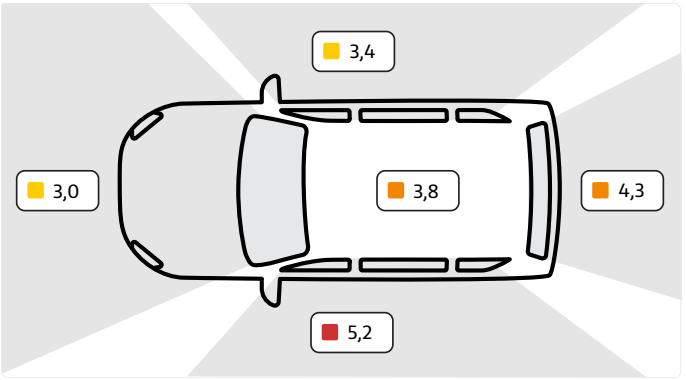
Im Bereich der Spiegel bietet der getestete EV2 serienmäßig einen automatisch abblendenden Innenspiegel, der Blendung bei Fahrten in der Dunkelheit reduziert. Die Außenspiegel verfügen allerdings nicht über diese Funktion. Zudem verfügen die Spiegelgläser nicht über einen asphärischen Bereich, der das Sichtfeld zur Seite hin aufweitet und so den toten Winkel verkleinert.



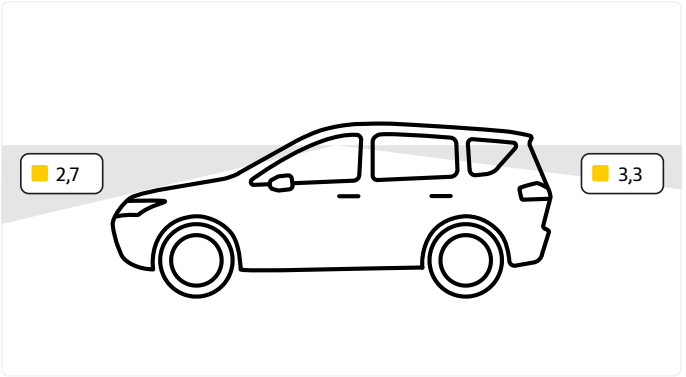
Die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Auch lassen sich die Kopfstützen nicht vollständig versenken und behindern den Blick hinten aus der Scheibe etwas.

✓ 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.

✗ 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.

2,2 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg in den EV2 gelingt gut. Der vordere Türausschnitt ist für einen Kleinwagen dank der SUV-Form recht großzügig bemessen, wobei die B-Säule sowie die hineinragende Instrumententafel den Einstiegsbereich verkleinern. Förderlich für einen komfortablen Ein- und Ausstieg ist die erhöhte Sitzposition, bei der die Sitzfläche 51 cm über der Straße liegt (Sitz in unterster Position). Die Rücksitzbank lässt sich ebenfalls recht leicht erreichen, wobei der hintere Radlauf in den Türausschnitt ragt und der Fußraum recht beengt ausfällt. Da die Türen hinten nur in zwei Stufen arretieren, wird das Öffnen in beengten Umgebungen etwas erschwert. Positiv: Weil es hinten keinen Mitteltunnel gibt, gelingt das "Durchrutschen" mühelos. Am Dachhimmel findet man mit Ausnahme des Fahrerplatzes praktische Haltegriffe vor.

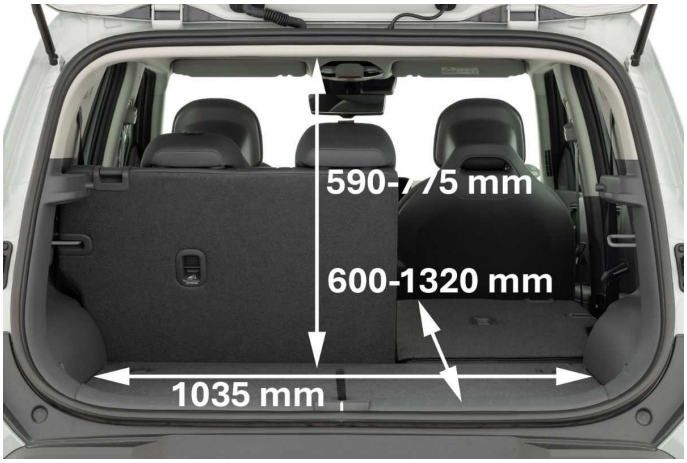
Praktisch, trotz kompakter Fahrzeugbreite: Die Außenspiegel klappen bei Verriegelung automatisch an und klappen wieder aus, sobald der EV2 aufgeschlossen wird. Zudem beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Auto, wobei es seitlich

© ADAC e.V.

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.

✕ Der EV2 ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem Komfortzugang samt flächenbündigen Türgriffen ausgestattet. Allerdings verfügt erst die teure GT-Line serienmäßig über die automatisch ausfahrbaren Griffe. In der getesteten Variante sind diese nicht standardmäßig verbaut, was zur Folge hat, dass die Betätigung unergonomisch ausfällt. So lassen sich die Griffe an der linken Fahrzeugseite kaum mit der rechten Hand öffnen, wenn man beispielsweise etwas trägt. Und auch mit der linken Hand kann es für manche Nutzer schwierig werden, den Griff komfortabel zu betätigen. Dass die Betätigung zudem nicht selbsterklärend ist, lässt sich an rätselnden Mitfahrern erkennen. Abhilfe schafft in der Variante Earth das Design-Paket, das aber nur in Verbindung mit weiteren Paketen erhältlich ist und den Preis schnell unverhältnismäßig ansteigen lässt, da man den EV2 fast voll ausstatten muss. Möchte man einen möglichst preisgünstigen EV2 fahren, muss man sich mit den unergonomischen Griffen abfinden.

Darüber hinaus besitzt der schlüssellose Zugang keinen zuverlässigen Diebstahlschutz, da das Schließsystem mittels Funkverlängerer überlistet werden kann. Weitere Informationen dazu unter www.adac.de/keyless.



Der Kofferraum bietet ein ordentliches Ladevolumen, für einen Kleinwagen sogar ganz ansehnlich. Mit dem Zwischenboden hat man eine fast ebene Ladefläche, der "kleine" EV2 ist damit richtig praktisch. Bei Bedarf kann man bis zu 1.140 l verstauen.

3,1 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum ist für einen Kleinwagen sogar großzügig bemessen. Das Standardvolumen unter der Kofferraumabdeckung beläuft sich auf 315 l. Zudem verfügt der EV2 über einen einsetzbaren Zwischenboden, mit dem sich vom Standardvolumen 115 l nach unten abtrennen lassen. Ohne den Zwischenboden findet man unter dem Kofferraumbasisboden zusätzliche 15 l Volumen für kleine Utensilien. Wird die Laderaumabdeckung ausgebaut, passen 430 l oder sechs Getränkekisten hinein. Setzt man den Zwischenboden in die obere Position, passen fünf Kisten rein. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen hat das Gepäckabteil ein Volumen von 660 l (gemessen bis zur Unterkante des Fensters), bei dachhohem Beladen beträgt das maximale Ladevolumen gute 1.140 l.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen, da sie nach dem Anheben aufschwingt – ein elektrischer Antrieb ist, wie in dieser Klasse üblich, nicht zu haben. Die Öffnungshöhe bietet nur Personen bis knapp über 1,85 m ausreichend Platz. Darüber muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Schloss zu stoßen. Beim Beladen stört die Ladekante, da sie mit knapp 77 cm recht weit über der Fahrbahn liegt und das Gepäck weit angehoben werden muss. Störend kommt hinzu, dass sich der Kofferraumboden 22 cm unterhalb der Ladekante befindet. Setzt man den Zwischenboden ein, fällt die dann noch verbleibende Stufe von rund 2 cm kaum ins Gewicht. Ansonsten kann der nicht sehr tiefe Kofferraum vernünftig genutzt werden, wobei die Hutablage noch weiter hochklappen könnte, um den Zugang zum Ladeabteil zu erleichtern. Bei umgeklappter Lehne steigt die Ladefläche nur leicht an.

✕ Mit nur einer Lampe ist das Ladeabteil schwach beleuchtet.



Die Heckklappe öffnet man manuell, ein Elektroantrieb ist dafür nicht erhältlich und bei Kleinwagen auch nicht üblich. Die Kofferraumöffnung ist groß genug, der Laderaum damit gut nutzbar.

2,2 Kofferraum-Variabilität

Das Umlegen der asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne geht leicht von der Hand. Durch den kurzen Kofferraum kann man zudem auch hinter dem Auto stehend an die Entriegelungshebel an der Oberseite der Lehnen gelangen. Die Gurtzungen können dabei seitlich in der Verkleidung eingesteckt werden, damit sie beim Zurückklappen der Lehne nicht eingeklemmt werden. An den Seitenverkleidungen findet man Arretierungspunkte für das sogenannte Add-Gear-System, welche auch als

© ADAC e.V.

Taschenhaken funktionieren. Am Boden lässt sich zudem ein Gepäcknetz einspannen und unterhalb des Ladebodens gibt es einen großzügigen Stauraum.

✓ Unter der Frontklappe befindet sich ein gut nutzbarer Stauraum (Frunk) mit 10 l Volumen, der für das mitgelieferte Typ-2-Ladekabel ausreicht. Das Ladekabel sowie der optionale V2L-Adapter werden in praktischen Etuis mit Reißverschluss geliefert.

✗ Kleine Fächer in den Seiten des Kofferraums gibt es auf Grund der schmalen Karosserie keine.

2,7 Innenraum

2,6 Bedienung

Die Bedienbarkeit des Kia EV2 fällt trotz seiner touch-lastigen Auslegung recht gut aus – mit Ausnahme der bereits erwähnten Türgriffe.

Die grundlegende Einstellung der Fahrerposition gelingt dank der elektrischen Sitzeinstellung komfortabel. Die Fahrbereitschaft lässt sich ebenfalls recht unkompliziert herstellen - wenn man sich gemerkt hat, wo der Knopf liegt, der je nach Lenkradstellung verdeckt sein kann. Hierfür gibt es einen beleuchteten Schalter am rechten unteren Lenkstockhebel, mit dem man den Kia an- und ausschalten kann. Die Fahrtrichtung wird über Drehen des Hebels gewählt.

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

Mit einigen Kia-Modellen gemein hat der EV2 die zweigeteilte Einstellung der Klimafunktionen über einen festen Bereich im Zentraldisplay sowie eine ausgegliederte Tastenleiste. Letztere besitzt gut erreichbare Wipptasten für die Temperatureinstellung, die Lüfterstärke und die Luftverteilung – die Bedienung klappt damit recht gut. Gleiches gilt für die Sitz- und Lenkradheizung, zumindest sobald man sich an die Positionierung der Tasten in der Türverkleidung gewöhnt hat.

Das 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 Tasten im Gegensatz zu anderen Kia-Modellen als hybride Touchfelder ausgelegt, was die Bedienbarkeit nur noch zufriedenstellend macht. Zudem gibt es ein Favoritenfeld, das sich aus einer vorgefertigten Liste belegen lässt – das Elektroantriebs-Menü ergibt hier beispielsweise Sinn.

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

Das Lenkrad bietet einwandfrei bedienbare, haptische Tasten, über die sich sowohl die Fahrassistenz als auch weitere Funktionen bedienen lassen. Mit dabei ist eine weitere Favoritentaste, welche beispielsweise ein schnelles Springen in das Fahrassistenzmenü ermöglicht. Erfreulich: Fühlt man sich von der Geschwindigkeitswarnung oder dem Spurhalteassistenten gestört, lassen sich beide Assistenzfunktionen mit nur einem Tastendruck am Lenkrad zeitweise deaktivieren, ohne den Fahrer übermäßig vom Verkehrsgeschehen abzulenken. Im EV2 gesellt sich zu den beiden genannten Assistenten noch der Aufmerksamkeitswarner dazu, der stellenweise etwas zu sensibel agiert – hierfür werden mehrere Schritte zum Einstellen benötigt. Weitere nützliche Tasten findet man für die Park- und Kamerafunktionen.

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

✗ Die weiteren Klima-Einstellungen (Frontscheibenbelüftung, Heckscheibenheizung, Umluft, Intensität etc.) können schlecht erreichbar sein, da dieser Bereich je nach Statur und Sitzposition vom Lenkrad verdeckt wird.

ADAC © ADAC e.V.



Bei der Bedienung ist der EV2 ein typischer Kia. Nicht nur das Tacho-Design ist bekannt, auch die Menüstruktur des Infotainmentsystems. Hat man sich an die Kia-Struktur gewöhnt, kommt man mit dem EV2 gut zurecht. Das System läuft überdies flüssig und stabil.

2,0 Multimedia

Die Variante Earth verfügt serienmäßig über ein Digitalradio (DAB+), eine Bluetooth-Freisprechanlage sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos). Kompatible Smartphones können über die serienmäßige induktive Ladeschale oder die USB-Anschlüsse geladen werden, wovon es vorne drei und hinten zwei gibt. Das Lautsprechersystem umfasst in der Basis sechs Boxen – ausreichend, falls man keine besonderen Ansprüche an den Klang hat. Mittels der Smartphone-App können verschiedene Fahrzeuginformationen (u. a. Klimatisierung, Verriegelungszustand, Abstellort) abgerufen werden. Zudem lassen sich Over-the-Air-Updates durchführen, um das Infotainment auf dem Stand zu halten, ohne den Händler besuchen zu müssen. Es ist außerdem möglich, verschiedene Nutzerprofile anzulegen und mit der Kia-App zu verknüpfen.

Das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen und Laderoutenplanung findet mit dem optionalen Technology-Paket Einzug, welches zudem an das Winter-Connect-Paket (Wärmepumpe, V2L-Laden, 230-V-Steckdose im Fond) gekoppelt ist. Die Fahrtrouten können dann online in der Cloud berechnet werden, sodass genauere Verkehrsprognosen und Ankunftszeiten sowie zuverlässigere Neuberechnungen der Route möglich werden. Zudem berücksichtigt die Routenführung dann auch den Ladestand und integriert Lademöglichkeiten entlang der Route.

Der Kia verfügt mit den erwähnten Paketen auch 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. Über den integrierten App-Store lassen sich zudem Videos streamen und Spiele spielen. Allerdings laufen diese Kia Connect Premium-Dienste nur ein Jahr kostenfrei.

✕ Serienmäßig verfügt die Variante Earth nicht über ein Navigationssystem und damit auch nicht über eine Laderoutenplanung. Die Routenführung kann zumindest über die Smartphone-Anbindung erfolgen.

2,2 Raumangebot vorn

Der EV2 bietet in der ersten Reihe für einen Kleinwagen ein wirklich gutes Raumangebot. Personen bis 1,95 m Körpergröße finden dort genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit genügt theoretisch sogar für über 2,10 m große Personen. Die Innenbreite fällt ebenfalls nicht beengend aus. Das Raumgefühl ist angenehm und wird lediglich durch die hohe Fensterlinie etwas geschmälert. Bei Dunkelheit sorgt die optionale, mehrfarbige Ambientebeleuchtung für ein angenehmeres Raumempfinden.

© ADAC e.V.

3,6 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe setzt sich das großzügige Raumangebot nicht fort und der EV2 entpuppt sich als Kleinwagen. Während die Kopffreiheit laut den Messwerten bis zu einer Größe von 1,95 m ausreichend wäre, limitiert die Beinfreiheit die maximale Personengröße auf rund 1,80 m (Vordersitz dabei auf 1,85-m-Person eingestellt). Die Innenbreite ist für zwei Personen in jedem Fall ausreichend, zu dritt wird es eng. Bestellt man den EV2 in der viersitzigen Variante, wird man aber ohnehin nicht in diese Situation kommen. Das subjektive Raumgefühl im Fond ist für einen Kleinwagen gut. Allerdings ist die Sitzbank recht hoch montiert, wodurch die Dachlinie größeren Personen recht nah kommt, obwohl über dem Kopf noch Raum ist. Außerdem ist die Seitenlinie auch hinten recht hoch. Da es hinten auch gegen Aufpreis keine Ambientebeleuchtung gibt, bleibt es dort nachts dunkel.

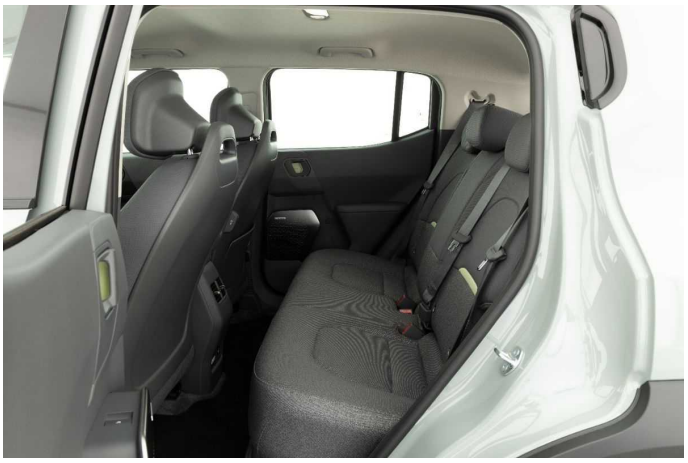
3,2 Innenraum-Variabilität

In der Serienausstattung lässt sich die Rückbank nur asymmetrisch geteilt umklappen. Das Angebot an Ablagen in der ersten Reihe ist ordentlich, aber nicht übermäßig. Zwischen den Vordersitzen bietet die Mittelkonsole ein offenes Fach mit einem versetzbaren Trennsteg sowie Becherhaltern. Allerdings kommen die beiden Becherhalter ohne Haltenasen aus, was beispielsweise Dosen nicht ausreichend sichert. Stirnseitig befindet sich die Ablage für das Smartphone. Obwohl die Ablageflächen hier großzügig ausfallen, sind sie zu tief positioniert, um sie bequem zu erreichen.

Auf der oberen Ebene der Mittelkonsole gibt es ein offenes Fach, das aber wie alle anderen Fächer ohne Gummierung auskommen muss und daher Gegenstände zum Klappern bringt. Unter der Armauflage befindet sich ein geschlossenes Fach. Die Türfächer fallen vorn wie hinten klein aus. Zumindest gibt es vorn separate Aussparungen, in die auch 1-l-Flaschen passen – hinten finden nur 0,5-l-Flaschen ausreichend Platz.

Das beleuchtete Handschuhfach ist nicht abschließbar und mit der dicken Bordmappe schon größtenteils gefüllt. Im Fond findet man neben den kleinen Türfächern weitere Ablagen in Form von geschlossenen Lehnentaschen. Zusätzlich gibt es zwei Jackenhalter.

✓ Ab der Variante Earth ist der EV2 gegen Aufpreis mit dem sogenannten Sitz-Paket erhältlich. Dieses ersetzt die Rücksitzbank im Fond durch zwei Einzelsitze, die längsverschiebbar sind und bei denen sich die Lehnenneigung einstellen lässt. Zudem lassen sie sich einzeln umklappen.



Sein Kleinwagenformat kann der EV2 auf der Rückbank nicht verbergen. Über 1,80 m muss man Kompromisse eingehen, um ausreichend Beinfreiheit zu haben.

2,5 Komfort

2,6 Federung

Kia gelingt es mit dem EV2, einen komfortablen Kleinwagen auf die Beine zu stellen. Das Fahrwerk ist dabei klassentypisch aufgebaut: die Vorderachse in MacPherson-Bauart, die Hinterachse als einfache Verbundlenkerachse. Im Stadtverkehr federt der Koreaner erfreulich komfortabel über Wellen und Absätze und neigt dort kaum zum Wippen, wie es häufig bei weich gefederten Elektroautos zu spüren ist. Überfährt man Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel oder tiefe Schlaglöcher, übertragen sich nur geringe Aufbaubeschleunigungen auf die Insassen. Vor allem die leichten 16-Zoll-Räder mit 65er Reifenquerschnitt federn hier einiges ab. Auch Kopfsteinpflaster pariert das Fahrwerk damit erstaunlich gut. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel spüren die Insassen hingegen schon deutlicher: Die Vorderachse überträgt einen deutlichen Ruck und die Hinterachse rollt etwas straff hinterher.

Auf der Landstraße arbeitet das Fahrwerk recht komfortabel, wobei die weiche Federung in engen Kurven für deutliche Aufbaubewegungen sorgt, welche sich auf die Insassen übertragen. Schlechten Asphalt oder Unebenheiten am Rand der Straße pariert er aber gut – auch hier hilft der große Gummipuffer der 16-Zoll-Räder. Auf der Autobahn kann der EV2 hinsichtlich der Federung ebenfalls überzeugen, wobei immer leichte Karosseriebewegungen zu spüren sind und der kurze Radstand den Kleinwagen nicht ganz so satt liegen lässt, wie es in größeren Autos der Fall ist.

2,7 Sitze

Serienmäßig verbaut Kia im Modell Earth einen in den Grundfunktionen elektrisch einstellbaren Fahrersitz. Zusätzlich dazu gibt es eine Sitzflächenneigungseinstellung sowie eine Zwei-Wege-Lendenwirbelstütze – für einen Kleinwagen ist das eine gehobene Ausstattung. Der Beifahrersitz ist in den Grundfunktionen mechanisch einstellbar. Beide Vordersitze besitzen zusätzlich höhen- und längsverstellbare Kopfstützen. Die Sitze sind sowohl an der Sitzfläche als auch an den Lehnen körpergerecht geformt. Der Seitenhalt ist für die Ansprüche des EV2 passend gewählt und bietet den nötigen Halt, ohne einzuengen. Eine Seltenheit bei Kleinwagen: Der Gurtaustritt lässt sich an den vorderen Sitzen in der Höhe einstellen.

© ADAC e.V.

Auf der Rücksitzbank warten außen ebenfalls angenehm geformte Sitze, der Seitenhalt fällt aber gering aus. Die Sitzposition der äußeren Plätze ist recht komfortabel, auch wenn der Kniewinkel etwas spitz ausfällt. Sowohl vorn als auch hinten fallen die Armlehnen in den Türen positiv auf: Sie sind weich gepolstert. Auf den Türbrüstungen lassen sich die Arme allerdings nicht bequem ablegen, da sie aus hartem Kunststoff sind.

✓ Der kleine Koreaner verdient ein Lob: Der Sitzkomfort in der ersten Reihe fällt nicht nur für einen Kleinwagen erfreulich gut aus.

✗ Der mittlere Sitz ist aufgrund der kompakten Innenbreite des EV2 sehr schmal und zudem straff gepolstert - er eignet sich nur als Notsitz. An dieser Stelle sollte man sich überlegen, ob man nicht die viersitzige Variante wählt, um eine verbesserte Innenraumvariabilität zu bekommen.

2,1 Innengeräusch

Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h beträgt 65,4 dB(A), was einem guten Geräuschkomfort entspricht. Auch die Fahrgeräusche werden gut gefiltert: Rauer Asphalt oder aufgewirbelte Kiesel treten nicht über Gebühr in Erscheinung. Den Elektroantrieb hört man zumeist nicht, nur unter hoher Last vernimmt man ein dezentes Fiepen. Die Windgeräusche hat der EV2 trotz seiner eckigen Form mit aufrechter Stirnfläche recht gut im Griff. Vor allem für einen Kleinwagen ist der Koreaner erfreulich gut gedämmt.

2,1 Klimatisierung

Der EV2 ist in der getesteten Variante serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet – das ist für einen Kleinwagen ein Wort. Die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen anpassen. Eine weitere Detaileinstellung über Drehrädchen an den Ausströmern gibt es allerdings nicht. Eine vollwertige Umluftautomatik ist ebenso nicht vorhanden; immerhin aktiviert der EV2 auf Wunsch die Umluftfunktion beim Durchfahren eines Tunnels und beim Reinigen der Frontscheibe. Die Fondpassagiere werden mit Luftausströmern am Ende der Mittelkonsole und unter den Vordersitzen mit Frischluft versorgt, was in der Kleinwagenklasse ebenfalls nicht selbstverständlich ist. Für die kalte Jahreszeit wartet der Koreaner mit einer Sitzheizung vorn sowie einer Lenkradheizung auf. Gegen Aufpreis ziehen getönte Scheiben ab der B-Säule ein.

✓ Wie bei einem Elektroauto zu erwarten, lässt sich der EV2 im abgestellten Zustand heizen und kühlen.

1,2 Antrieb

1,9 Fahrleistungen

Den Kia EV2 gibt es in zwei Antriebsvarianten, wobei stets die Vorderachse angetrieben wird. Im EV2 mit dem 42,2-kWh-Akku leistet die permanenterregte Synchronmaschine 108 kW/146 PS. Die Variante mit der 61 kWh großen Batterie bringt es auf 99,5 kW/135 PS. Beide Modelle entwickeln ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Im Alltag ist man damit zu jeder Zeit ausreichend kräftig motorisiert: Der EV2 wirkt trotz seines Leergewichts von rund 1,6 t flink. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Koreaner in 4,8 s, von 80 auf 120 km/h in 6,4 s – das sind gute Werte. Kia verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 8,7 s, wohingegen die Höchstgeschwindigkeit schon bei 161 km/h elektronisch limitiert wird.

1,0 Laufkultur

Der E-Antrieb kann hinsichtlich der Laufkultur vollauf überzeugen. Es sind keine Vibrationen oder Brummfrequenzen wahrzunehmen. Der Elektromotor zieht vom Start weg recht 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 EV2 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 EV2 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.

2,6 Fahreigenschaften

2,6 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Kleinwagens 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. Allerdings pendelt die Lenkung um die Mittellage und der Aufbau kommt deutlich in Bewegung, ehe sich der EV2 wieder von selbst stabilisiert. Der Geradeauslauf des Kleinwagens mit kurzem Radstand ist ordentlich, wobei man auf gerader Strecke hin und wieder leichte Korrekturen am Lenkrad vornehmen muss.

© ADAC e.V.

Fährt man zu schnell in eine Kurve und korrigiert mit einem abrupten Bremsimpuls, beginnt das Heck nur leicht zu drängen. Legt man es allerdings darauf an, Lastwechselreaktionen zu provozieren, drängt das Heck vehement. Ein korrigierendes Eingreifen durch den Fahrer wird zwar nicht notwendig, da das ESP den Fahrzustand stabilisiert, doch in einem Kleinwagen ohne sportliche Ambitionen sollte das ESP früher agieren.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der EV2 eine gute Vorstellung ab. Die Ausweichbewegung weg vom ersten Hindernis überträgt der Koreaner ausreichend direkt, wankt dabei aber recht deutlich. Das ESP greift hier bereits ein und verringert die Fahrgeschwindigkeit im Sinne der Sicherheit. Den harten Lenkeinschlag in die entgegengesetzte Richtung – um dem zweiten Hindernis auszuweichen – meistert der EV2 deshalb ohne ausgeprägtes Untersteuern und das Zurücklenken in die ursprüngliche Fahrspur absolviert er ohne ein drängendes Heck.

Durchfährt man den Parcours mit Fokus auf eine möglichst schnelle und präzise Fahrweise, wirkt der EV2 durchaus freudvoll, ohne aber besonders agil zu sein. Die Lenkung bietet wenig Rückmeldung und die recht schmalen und rollwiderstandsoptimierten Reifen verhindern eine bessere Querdynamik. Die Traktion des Frontantrieblers ist zumeist gut, nur bei Nässe oder vehementer Beschleunigung überreizt man sein Traktionsvermögen.

2,7 Lenkung

Die Lenkung des EV2 passt zum Anspruch eines unkomplizierten Kleinwagens. Die Lenkkräfte sind eher niedrig angesetzt, womit sich das SUV recht mühelos steuern lässt. Mit 2,5 Lenkradumdrehungen vom linken zum rechten Anschlag ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt, was für einen verhältnismäßig geringen Aufwand beim Abbiegen oder Parken sorgt. Innerorts dürfte die Lenkung allerdings noch satter in der Mitte liegen, um den Geradeauslauf und das Lenkgefühl zu verbessern. Bei höheren Geschwindigkeiten fällt die Zentrierung definierter aus, womit einer entspannten Autobahnetappe bezüglich der Lenkung nichts entgegensteht. Auf kurvigen Strecken reichen Lenkgefühl und Zielgenauigkeit für die alltäglichen Bedürfnisse, wobei die Lenkung eher rückmeldungsarm arbeitet und im Kurvenverlauf leichte Korrekturen notwendig sind.

2,6 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der EV2 36,3 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein ordentlicher Wert. Die Bremse vermittelt ein passables Bremsgefühl.

2,4 Sicherheit

1,8 Aktive Sicherheit

Der Kia EV2 bietet in der Variante Earth eine ordentliche Ausstattung an aktiver Fahrassistenz – weitere nützliche Funktionen kosten aber Aufpreis.

Serienmäßig an Bord ist ein Notbremsassistent, der über einen großen Geschwindigkeitsbereich den Bereich vor dem Fahrzeug überwacht und gegebenenfalls eine Notbremsung einleitet. Zudem vorhanden ist der hilfreiche Tot-Winkel-Assistent, der beim Aussteigen oder beim Spurwechsel vor herannahenden Hindernissen warnt. Ebenfalls dabei 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 zusätzlich das "Drive Wise"-Paket, bremst der EV2 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 beim Blinken, die den toten Winkel verkleinern kann.

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelung ist die Variante Earth mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer und einem adaptiven Abstandstempomaten ausgerüstet. Bestellt man das "Technology-Paket", erweitert sich die Funktion zu einem Autobahn-Assistenten. Der EV2 kann dann zeitweise die Fahrspur halten und bietet – sobald die Rahmenbedingungen passen – einen automatisierten Spurwechsel an. Der Fahrer muss nur noch den Blinker setzen und der Kia wechselt die Spur auf der Autobahn. Zudem reagiert das System auf die Streckenführung der Autobahn (z. B. Abbremsen bei Kurven).

✓ Schön gelöst: Der Testwagen mit dem Autobahnassistenten 2.0 regelt prädikativ auf Tempolimits und erreicht schon beim Passieren des Schildes die maximal zulässige Geschwindigkeit. In anderen aktuellen Kia-Modellen regelt das System nicht so feinfühlig und erst ab dem Vorbeifahren am jeweiligen Schild.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat

© ADAC e.V.

- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Ausweichassistent
- Ausstiegswarnung
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend
- Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Autobahnassistent
- Spurwechselautomatik
- Notfallassistent

Nicht erhältlich

- Abstandswarnung
- Tempomat
- Insassenschutzsystem proaktiv

2,6 Passive Sicherheit

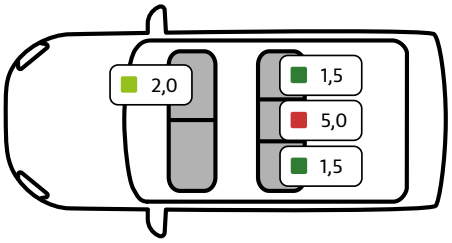
Zum Testzeitpunkt lagen für den Kia EV2 noch keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest vor. Zur Airbag-Ausstattung zählen: Front- und Seitenairbags vorn, von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags sowie ein Center-Airbag zwischen den beiden Vordersitzen. Knieairbags vorn sowie Seitenairbags in der zweiten Reihe gibt es nicht. Die Kopfstützen reichen vorn für 2,0 m große Personen, hinten bieten sie nur bis rund 1,70 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. Zudem fehlt die Möglichkeit, ein flexibles Trennnetz zwischen Koffer- und Fahrgastraum zu montieren. Windschnittig, aber mit Nachteilen: Die in die Türen eingelassenen Griffe können die Rettungsarbeiten im Vergleich zu konventionellen Bügeltürgriffen erschweren.

2,7 Kindersicherheit

Zum Testzeitpunkt lagen für den Kia EV2 noch keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest vor. 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. Der Beifahrerairbag ist per Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktivierbar. Dann kann dort auch ein nach hinten gerichteter Kindersitz verbaut werden. Auf den beiden äußeren Rücksitzen der zweiten Reihe stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung. Auch die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist ohne Einschränkungen möglich, wobei sich die Vordersitze beim Verbau einer platzeinnehmenden Babyschale nicht mehr vollständig zurückschieben lassen. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Die Kindersicherung der Türen geschieht dort über einen Schlüsselschalter und ist damit gegenüber findigen Kindern manipulationssicher.

✕ Die Schließkräfte der elektrisch betriebenen Fenster sind hinten zu hoch. Es muss also bei einem mit Kindern besetzten Fond darauf geachtet werden, dass sich dort niemand die Finger eingeklemmt.



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

3,0 Sicherheit ungeschützte Personen

Zum Testzeitpunkt lagen für den Kia EV2 noch keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest vor. Näherungsweise lässt sich der Kia EV3 heranziehen, der ebenfalls auf der E-GMP-Plattform baut und eine ähnlich geformte Front besitzt. Wie bei den meisten Autos dürften die A-Säulen eine erhöhte Verletzungsgefahr bedeuten. Immerhin gibt es ein Notbremssystem mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung serienmäßig, damit sollten Kollisionen vermieden oder wenigstens deren Schwere reduziert werden.

© ADAC e.V.

2,1 Umwelt

2,2 Verbrauch

Bei der Verbrauchsmessung des ADAC Autotest benötigt der EV2 18,8 kWh/100 km (inklusive der Ladeverluste bei 3-phasiger AC-Ladung mit 32 A). Das ist für ein modernes Elektroauto und auch im Vergleich mit der Konkurrenz ein recht guter Wert. Fährt man den Stromer bewusst sparsam, lässt sich der Verbrauch auch noch um weitere Kilowattstunden drücken. Um die 42,2-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 46,1 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Verbrauchszyklus zugrunde, ergibt sich für den getesteten EV2 eine Reichweite von rund 245 km – das ist für einen elektrischen Kleinwagen ein alltagstauglicher Wert. Allerdings wird sich die Reichweite auf der Langstrecke für Verbrenner-Umsteiger als Einschränkung entpuppen – vor allem bei kalten Außentemperaturen. Bei idealen Außentemperaturen und angemessenem Fahrstil sollten aber auch 300 km Reichweite möglich sein. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe optional) und der großflächig verkleidete Unterboden helfen, eine im Rahmen der Möglichkeiten gute Reichweite zu erzielen.

1,4 Umwelteinfluss

Wie für einen Kleinwagen zu erwarten, belegt der EV2 mit 7,3 m² eine vergleichsweise geringe Verkehrsfläche. Sein Leergewicht fällt im Vergleich zu Verbrennerkleinwagen recht hoch aus, doch absolut gesehen sprengen die rund 1,6 t den Rahmen noch nicht, was sowohl die Reifen als auch die Straßeninfrastruktur nicht über Gebühr belastet. Das Vorbeifahrgeräusch liegt mit 63 dB(A) auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Da der EV2 in Europa produziert wird, schlägt der Transportweg weniger ins Kontor als bei den in Südkorea gefertigten Kia-Modellen.

2,2 Autokosten

2,2 Monatliche Gesamtkosten

Der Kia EV2 startet in der Basisvariante ab einem Preis von 26.660 Euro. Mit an Bord sind dann zwar viele Sicherheits- und Assistenzfunktionen, doch Standardausstattungen wie ein Regensensor oder eine Sitzheizung sind für dieses Modell nicht erhältlich. Auch auf das Batterievorheizsystem und eine Wärmepumpe muss man verzichten. Die getestete Variante Earth ist zu einem Preis ab 31.290 Euro deutlich reichhaltiger ausgestattet.

Die Unterhaltskosten für den Stromer fallen weitgehend moderat aus. Von der Kfz-Steuer ist der EV2 als Elektroauto noch bis 2035 ausgenommen, danach beträgt die Steuer 62 Euro im Jahr. Die Versicherungseinstufung fällt in der Haftpflicht (17) günstig aus, Teilkasko (22) und Vollkasko (25) hingegen sind erhöht. Zum Service muss der EV2 nach 30.000 km oder spätestens alle zwei Jahre. Erfreulich ist die sehr lange 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.

✕ Kia verfolgt beim EV2 eine kundenunfreundliche Paketpolitik. Heißt: Für nützliche und teils sicherheitsrelevante Ausstattungsmerkmale werden mehrere Pakete benötigt, die dann hohe Aufpreise zur Folge haben. Möchte man das Navigationssystem samt Laderoutenplanung, benötigt man das Technology-Paket für 1.190 Euro sowie das Winter-Connect-Paket für 1.390 Euro. Für die automatisch ausfahrenden Türgriffe, welche die Bedienung im Alltag erheblich erleichtern und Rettungsarbeiten vereinfachen können, sind neben den erwähnten Zusatzausstattungen noch zwei weitere Pakete für je knapp 1.000 Euro notwendig.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EV2 (42,2 kWh) Light	EV2 (61 kWh) Air
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	108 (147)	100 (136)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	36	36
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/-	250/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	161	161
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,1 kWh	14,9 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	42,2 (b)	61,0 (b)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/25/22	17/25/22
Steuer pro Jahr [Euro]	62	62
Preis [Euro]	26.600	33.490

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	108 kW (147 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	36 kW
Maximales Drehmoment	250 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	n.b. / n.b.
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	46,1 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen (LFP) / 400 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

Ladekabel / Anschluss

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

Rekuperation

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

Klimatisierung

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

Anzeigen während Ladevorgang

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

Laden

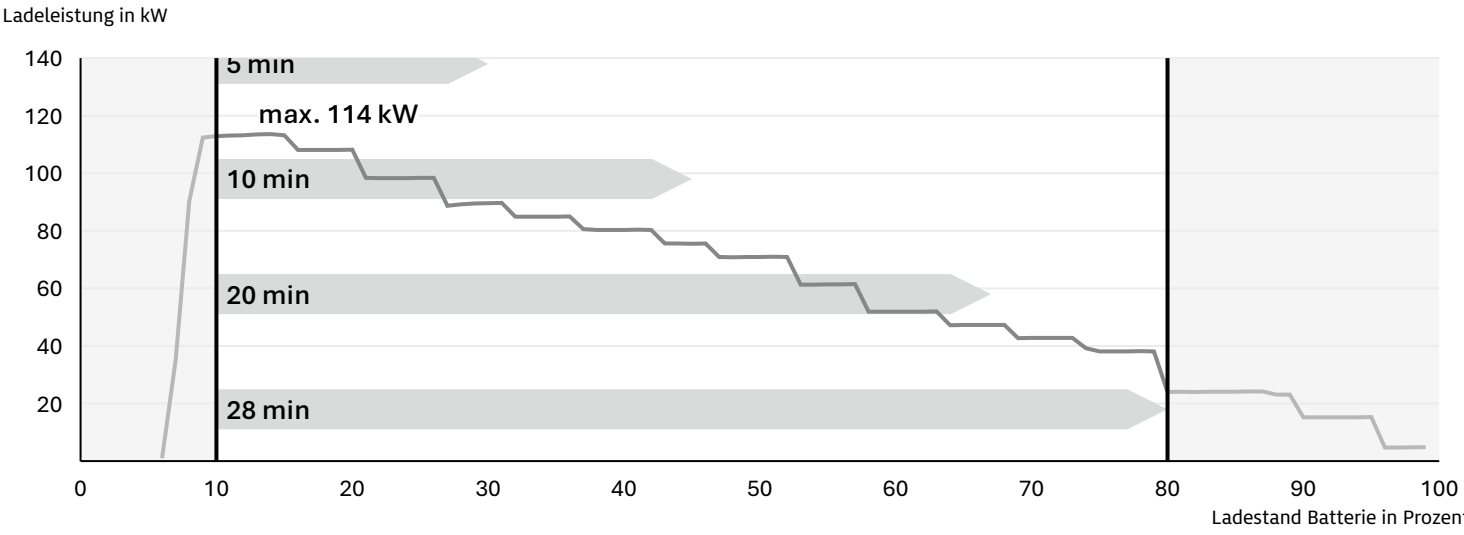
Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/n.b.
Position der Ladeklappe	vorne rechts
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Aufsperren, Taste
Bidirektionales Laden	Ja
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit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

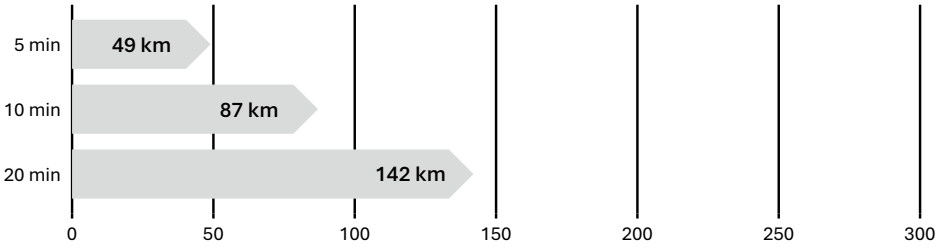
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	35,5 h - 20 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	35,5 h - 6 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	11 h - 4 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	11 h - 2 h
DC schnell / CCS	Serie	-	115 kW	28 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	**64,5 kW**
Ladedauer	00:28
Nachgeladene Reichweite	175 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	8,5 kWh / 49 km / 30 %
10 min	15,0 kWh / 87 km / 45 %
20 min	24,5 kWh / 142 km / 67 %

*ADAC Messung

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Permanentmagnet-Synchronmaschine, vorn	
Leistung	108 kW/147 PS
Maximales Drehmoment	250 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	161 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,1 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	205/65 R16H
Länge/Breite/Höhe	4.060/1.800/1.575 mm
Leergewicht/Zuladung	1.620/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	362/1.160 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	100/70 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	42,2/- kWh
Garantie	7 Jahre oder 150.000 km/12
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	Slowakei

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,8 s
Überholvorgang 80-120 km/h	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße	205/65 R16 95H
Reifen	Hankook iON GT EV
Wendekreis	11,7 m
Autotest-Verbrauch	18,8 kWh/100 km
Reichweite	245 km
Innengeräusch 130 km/h	65,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.060 mm
Leergewicht/Zuladung	1.584/506 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	315 l 660/1.140 l

Kosten

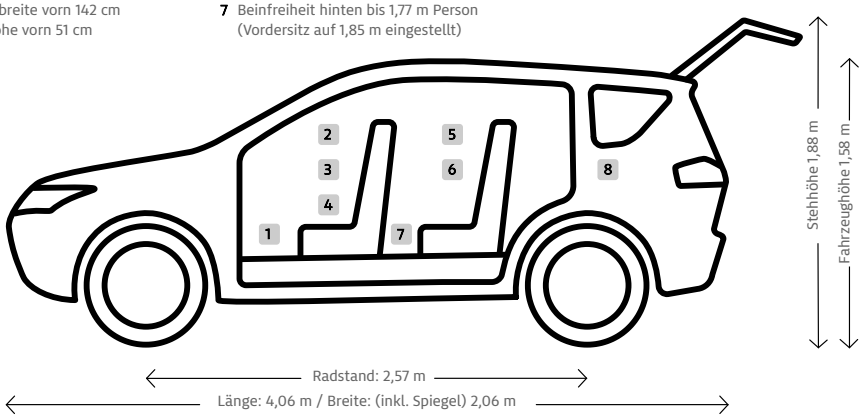
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	104 Euro
Fixkosten	176 Euro
Werkstattkosten	63 Euro
Wertverlust	367 Euro
Monatliche Gesamtkosten	710 Euro
Steuer pro Jahr	62 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/25/22
Basispreis getestete Variante	31.290 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 07.04.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.240 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	1.640 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	261S.QV1.EUR.ccNC.001.001.26028

1 Beinfreiheit vorn bis 1,93 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,12 m Person
3 Innenbreite vorn 142 cm
4 Sitzhöhe vorn 51 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,93 m Person
6 Innenbreite hinten 140 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 1,77 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 315 - 1.140 L



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	990 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/990 Euro°
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	-

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

Innen	
Navigationssystem	1.190 Euro°
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	990 Euro/-

Außen	
Anhängerkupplung	Zubehör
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,4**
Autokosten	**2,2**

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

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: 27.08.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Andreas Milkutat

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie













© ADAC e.V.