

# Entscheidung aus der 2.Reihe

Der EV 4 ist eine E-Limousine, die in der Slowakei gebaut wird, und den europäischen Geschmack trifft. Frei von Schwächen ist er dennoch nicht.



Fotos: Kia, Rocco Swantusch

**Großer Radstand sorgt für wirklich viel Platz im Fond, ein großes Plus des EV 4.**

**Gegensätze ziehen sich** bekanntlich an, bei Kia ergänzen sie sich sogar. Die Koreaner, die ihre Stromer mit EV-Nomenklatur versehen haben, was per se schon clever ist, da EV jeder versteht, wollen mit ihren Modellen immer auch ein bisschen überraschen. Das gelingt dem Neuling mit der 4 am Ende sehr gut. Vor allem, wenn man nicht nur den Fahrer, sondern auch die Mitreisenden fragen würde. Denn der wirklich große Radstand von 2,82 Metern bildet in der Welt der Kompakten (Länge: 4,34 m) so viel Platz im Fond an, wie man ihn nur von Škodas kennt. Die Kauf- oder Leasing-Entscheidung könnte hier also durchaus in der zweiten Sitzreihe fallen.

Das wäre auch die interne Diskussion, ob man sich den Kia EV 3 oder

EV 4 zulegen möchte. Wer sich für viel Platz und die Limousine statt das SUV entscheidet, zahlt zwar einen Preisaufschlag von knapp 1.345 Euro (netto) gegenüber dem EV 3, der ist aber verschmerzbar. Wobei der 4,30 Meter lange EV 3 schon üppige 2,68 Meter an Radstand mitbringt. Der EV 4 liegt Limousinen-like im Vergleich zum SUV um 20 mm tiefer und der Fahrersitz rückt gleich 40 mm näher an den Asphalt. Ob das schon reicht, sich anders als in einem Crossover zu fühlen? Der Einstieg ist es schon mal.

## Nicht immer praktisch

Dann wird es knifflig. Die Sitzposition fühlt sich immer etwas zu weit oder zu nah vom Armaturenräger an, die Sit-

ze (etwas konturlos), die Lenkung und die Bremse geben in ihrem Tun ein stets synthetisches Feedback. Bequemes Sitzen fällt schwer, den passenden Bremspunkt zu finden ebenso. Top sind allerdings bekanntermaßen die Kia-typischen Kopfstützen.

Die Bedienung der Klimaanlage und des Infotainments wurde wieder getrennt und kann nun gefahrenfrei während der Fahrt justiert werden. Die drei zentralen Displays teilen sich wie folgt auf: zweimal groß (12,3 Zoll) für die Instrumententafel und das Entertainment sowie dazwischen einmal klein (5,3 Zoll) für die Klimasteuerung. Diese ist nicht optimal platziert, gerade für den Fahrer, der für die Temperaturregelung ums Lenkrad greifen muss. Auch die Bedienung des Gangwahlhebels ist anfangs eher etwas für Fingerakrobaten. Eine Vielzahl von Funktionen lassen sich über den KI-smarten Sprachassistenten steuern.

Apropos Steuern: Dass die 150 kW, also knapp über 200 PS Leistung, für den gut 1,8 Tonnen (davon entfallen allein auf die Batteriepacks 380 bis 475 Kilogramm) schweren Koreaner zum flotten Fortkommen reichen, liegt am Drehmoment von über 280 Nm. Eine Allrad- und GT-Version mit einigen Extra-PS kommen noch, was vor allem Imagepflege ist.



**Das Design ist markant, unter der Haube gibt es keinen Frunk.**

**VOLKSWAGEN  
FINANCIAL SERVICES**

THE KEY TO MOBILITY



**RENT-A-CAR**

# Ihre Autovermietung im Autohaus

Generieren Sie zusätzlichen Umsatz mit Ihrer eigenen Autovermietung und hochwertigen Fahrzeugen der Marken Volkswagen, Audi, SEAT, CUPRA, Škoda und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Wir schaffen dazu die technischen Voraussetzungen, garantieren Ihnen beste Einkaufskonditionen und unterstützen Sie mit Schulungen und Marketingmaßnahmen. Wir beraten, fördern und begleiten Sie mit unserem Know-how, unserer langjährigen Erfahrung, breit gefächerten Dienst- und Serviceleistungen sowie einem Online-Buchungsportal.

VW FS | Rent-a-Car – für mehr Kunden, mehr Kundenbindung und mehr Profit.

Für mehr Informationen nehmen Sie bitte Kontakt zu uns auf unter Telefon +49 4282 7311 20 oder per Mail an: [kontakt@euromobil.de](mailto:kontakt@euromobil.de)

[autovermietung.vwfs.de](https://autovermietung.vwfs.de)



**1** Drei Displays bilden alles ab. Die Klimasteuerung ist etwas schwer zu erreichen. **2** Viel Platz gibt es auch vorn im Kia. **3** Per App kann man den EV 4 öffnen, starten und parken. **4** Der Kofferraum ist groß, es fehlt an Sicherungsmitteln.

## Langläufer mit 400 Volt

Die drei bekannten Niveaus Air, Earth und GT-Line bieten den individuellen Spielraum ab. Die GT-Line erkennt man an den 19-Zöllern (Earth und Air haben auch 17-Zöller im Angebot) und dem Sportlenkrad. Die beiden Einstiegsniveaus haben ein eher klassisch gezeichnetes Volant verbaut. Wobei Must-haves aus der E-Welt wie Lenkrad- und Sitzheizung sowie induktive Ladeschale erst ab Earth Serie sind. In der Vollausstattung (GT-Line) wachsen die 17- zu 19-Zöller, das Harman-Kardon-Soundsystem beglückt alle Mitreisende, die Wärmepumpe

hilft beim Energiesparen und der Fernlichtassistent erfreut den Gegenverkehr. Das optionale Head-up-Display (im DriveWise-Park-Paket für die GT-Line ab 1.420 Euro) ist hilfreich und eine Überlegung wert.

Das wichtigste Detail des Top-Niveaus ist aber die stets große Batterie mit 81,4 kWh Leistung. Denn reden wir nicht mehr über 31.600 Euro (Earth, 58,3 kW) oder 33.520 Euro (Air, 58,3 kW), sondern über 41.546 Euro (GT-Line, 81,4 kW). Der Aufpreis für Air und Earth von 58,3 auf 81,4 kWh liegt jeweils bei gut 4.750 Euro. Hier lohnt es sich doppelt, sein eigenes Fahrprofil vorab anzuschauen und den wirklichen Kilometerbedarf abzuleiten.

Der WLTP-Verbrauch liegt je nach Reifendimension zwischen 14,9 und 16,2 kWh pro 100 Kilometer. Was Reichweiten von theoretisch gut 430 km mit kleinem Akku und etwas über 600 km mit dem Groß-Akku ermöglichen soll. Für diese Klasse sind diese Werte genau das: klasse. Der individuelle Energiebedarf wird den Aktionsradius hier sicher oft einkürzen.

Der Testverbrauch lag bei hochsommerlichen Temperaturen (Klimaanlage, die gut 10 Prozent der Energie verbrauchte), kurvenreicher Strecke und aktiviertem Sport-Modus bei knapp über 16 kWh. Also alles im Rahmen. Beim nötigen Ladestopp zeigt sich die kompakte Stromer-Limousine näher am EV 3 als am EV 6. Denn statt mit 800 Volt Spannung fließt der Ladestrom nur mit 400 Volt in die Zellen.

Der 81er-Akku kann dabei mit maximal 128 kW DC geladen werden, der kleinere bringt im besten Fall 100 kW in die Leitung. Plug & Charge ist möglich. Wer nicht über das Navi, sondern über sein Smartphone steuert und damit das System nicht automatisch die Batterie vor dem Ladestopp vorkonditioniert, kann dies manuell tun. Auch das ist eine wichtige Funktion für den optimalen E-Betrieb. Im AC-Modus sind es bei beiden 11 kW.

## Gutes Poolfahrzeug

Wer im Anschluss das Mode-2-Kabel wieder in den Kofferraum packt (einen Frunk gibt es nicht), legt es am besten unter den doppelten Ladeboden. Darüber gibt es zwar ein Ladnetz und Beutelhaken, aber keine Zurrösen. Das ist vor allem bei wechselnden Nutzern wichtig zu wissen. Als Poolfahrzeug taugt der Koreaner wirklich gut, da etwa der digitale Fahrzeugschlüssel das Öffnen, Schließen und Starten per App ermöglicht. In enge Parklücken navigiert man den EV 4 bei Bedarf ebenfalls per App.

Die in Rüsselsheim entwickelte Schrägheck-Version muss nicht wie das viertürige 4,73-Meter-Stufenheck (Fastback) den Weg über Südkorea zum Kunden nehmen, sondern wird in der Slowakei gefertigt – ein Novum für Kia-Stromer. Der Knaller sind die Auto-Garantien von 7 Jahren oder 150.000 km – für den Akku sind es sogar 160.000 km oder 8 Jahre. **rs**

### Kia EV 4

Preis: ab 31.600 Euro

E-Motor | 150 kW/204 PS

283 Nm | 7,5 s | 170 km/h

**Akku:** 58,3 | 81,4 kWh

**Reichweite:** 429-625 km

Laden AC: 11 kW, DC: 101-128 kW

Maße: 4.430 x 1.860 x 1.485 mm

Kofferabteil: 435 – 1.415 l

**Versicherung:** k. A.

**Wartung:** 2 Jahre/30.000 km

**Garantie:** 7 Jahre/150.000 km/

8 Jahre/160.000 km (Batterie)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



# IN NUR 12 MINUTEN LADEN!

Der neue XPENG G6 mit 451 kW Ladepower.



Elektrisch seiner Klasse voraus. Ultra schnelles Laden von 10-80% in 12 Minuten machen den vollelektrischen G6 für Ihr Business noch einzigartiger. Mit noch mehr Vollausstattung und sorgenfreien 7 Jahren Garantie auf das Fahrzeug. XPENG ist mit dem ESG AAA-Rating ausgezeichnet.

Neuer XPENG G6: Energieverbrauch 17,5-18,4 kWh/100 km;  
CO<sub>2</sub>-Emissionen 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A (kombinierte Werte laut WLTP<sup>1</sup>)

XPENG | Mobilität neu definiert.

<sup>1</sup> Im kombinierten Testzyklus gem. WLTP je nach Version und Ausstattung.