

# Ganz nah am Ideal, aber ...

Dass Kia Autos bauen kann, ist bekannt. Sieben Jahre Garantie untermauern die qualitativen Ansprüche an sich selbst. Und der EV 4 Fastback gehört zu den besten Stromern, polarisiert aber.



Fotos: Michael Blumenstein

**Ja, die Formensprache ist eigenwillig. Schön, dass Kia diese wagt. Für alle Langweiler gibt es den EV4 auch mit Kurzheck.**

**Fackeln wir nicht** lange: Das Design des Kia EV4 in der Fastback-Version ist besonders. Wie besonders, versinnbildlicht das Foto (Seite 58), das per Zufall entstanden ist. Da der Radler so schnell war, konnten wir nicht nach der Fotoeinwilligung fragen und haben ihn daher deutlich retuschiert – das Markante an seiner Gestik blieb aber erhalten.

Seine Reaktion zeigt, dass Automobile nach wie vor Emotionen wecken. Und Geschmack ist bekanntlich sehr persönlich. Der Dank geht in diesem

Fall an die Kia-Designabteilung. Denn es gibt, neben dem Autor dieser Zeilen, sicherlich noch einige andere Menschen, die Extravaganz goutieren. Dass der EV4 als Fastback hierzulande kein Verkaufsschlager werden wird, war klar. Allen anderen bietet Kia daher den EV4 mit typischem Kompaktklasse-Steilheck an. Langweilig.

Aber Kia ist anno 2026 im Grunde aus Designsicht keineswegs langweilig. Ob EV4, EV6, EV9, PV5, Seltos, Stonic oder K4, alle haben eines gemein: Sie sind als Kia erkennbar. Ein

Aspekt, der im aktuellen Designbrei der Autoindustrie vielleicht immer wichtiger wird – belanglos und austauschbar sind die anderen.

## **Tasten, Walzen & Schalter**

Genug über die Formgebung geschwafelt. Wir steigen ein in den Kia EV4 Fastback. Was fällt auf? Haptische Bedienelemente überall. 31 Wippen, Walzen, Tasten und Schalter sind vorn im Kia EV4 verstreut – auch innen gehen die Koreaner einen anderen, bes-



**1** Die Sitze gehören zu den bequemsten im Segment, die Sitzposition ist prima. **2** Das Platzangebot im Fond ist für ein 4,33-Meter-E-Auto standesgemäß. **3** Bei der Bedienung stellt der EV4 eher wenige Menschen auf die Probe. Viele haptische Bedienelemente sind erfreulich. **4** Mit rund 16 kWh ist der EV4 bei behutsamem Leistungseinsatz recht lange fahrbar.

seren Weg. Hinzu kommen ein paar – bei Sonneneinstrahlung kaum erkennbare – kapazitive Tasten für „Home, Map, Search, Media, Favoriten und Setup“ unter dem Breitband-Display. Und natürlich kann im Display nach Belieben getoucht werden, muss aber nicht. Die Kombination aus physischen Tasten und digitalen Drückflächen ist gelungen.

Besser als die Platzierung der Tasten für die Sitz- und Lenkradklimatisierung sowie Sitzmemory mit Knöpfen in der Türverkleidung, geht es nicht. Ebenso loben muss man die Einfachheit, mit der der Tempowarner (Lautstärkewalze im Lenkrad lang drücken) und der Spurhalteassistent (Taste im Lenkrad drücken) deaktiviert werden können.

Bei so viel Lob auf der einen Seite, muss der EV4 auch Kritik einstecken. Ungünstiger konnte man den Knopf zum Starten des Motors nämlich wirklich nicht platzieren. Der sitzt am eh schon unergonomischen und klobigen Automatikhebel direkt an der Lenksäule über dem Fahrerknie. Aber

mit einem Handgelenk- und Fingerbruch kommt man irgendwie ran.

### Gute Materialien

Viele Ablagen und eine vernünftige Materialauswahl runden das positive Ersterlebnis im EV4 sauber ab. Kleine Spielereien wie das Plus- und Minuszeichen auf Gas- und Bremspedal sind nett, die Fußstütze links aus Echtmetall ist erstklassig.

Ebenso erstklassig sind die Sitze vorn. Sie schmiegen sich sanft an den Körper an und man fühlt sich ins Auto integriert. Die vielfach verstellbaren Kopfstützen gehören zu den besten. Dafür ist der Sitzkomfort auf der Fondbank nur okay. Denn selbstverständlich ist nicht alles am und im Kia EV4 perfekt. So ist beispielsweise die Mittelarmlehne nicht verstellbar und das Lenkrad ein bisschen zu dick geraten.

Geht es ums Thema Übersichtlichkeit nach hinten, schlägt abermals die Stunde des Fastback. Die fast schon zierliche Gestaltung der hinteren Dachsäulen ermöglicht ungeahnte

Aussichten und erübrigt damit die Kamera-Einblendung beim Betätigen des Blinkers im Kombiinstrument. An sich eine nette Ergänzung, den Schulterblick sollte dieses Gimmick aber nicht ersetzen.

Das Platzangebot im EV4 ist üppig – aber wir sitzen ja auch in einem 4,73 Meter langen und 1,86 Meter breiten Automobil. Das war vor kurzem noch Mittelklasse-Format und ist aktuell ein Längenplus von 30 Zentimetern im Vergleich zum Hatchback. Übrigens: Die Kurzversion wird im slowakischen Zilina produziert und unsere Limousine in Südkorea.

Am synthetischen Lenkgefühl ändert der Produktionsort wohl nichts. Womit wir beim Fahrindruck angekommen sind. Und dennoch stört dieses entkoppelte Fahrgefühl das Fahrerlebnis nicht. Störend sind hingegen die Antriebseinflüsse, spürbar im Lenkrad bei kräftiger Beschleunigung. Das ist man nicht mehr gewohnt und zeigt, dass der Heckantrieb gerade beim Elektrokonzept die oft bessere Wahl ist. Die



1



2



3



4

**1** So sieht die ideale Bedienung für genau diese Funktionen aus. **2** Wer kennt es noch: Fußablage mit Echtmetalleinsatz – resistent gegen Schuhsohlen. **3** Beim Kofferraum hofft man auf eine Heckklappe und bekommt nur einen kleinen Deckel. **4** Dafür sieht man beim Schulterblick mehr als gewohnt. Zudem hat Kia die Totwinkleinblendung im Kombiinstrument.

204 PS Maximalleistung sind wunderbar portionierbar und zudem ausreichend. So zählt auch der Wendekreis mit seinen gut elf Metern (mit 19-Zoll-Bereifung) nicht zu den kleinsten.

Schön, dass die Fahrwerksabstimmung trotz der großen Räder komfortabel ausgefallen ist. Das leichte Nachschwingen verzeiht man gern. Die installierten Komponenten sprechen sauber und feinfühlig an – ohne jegliche adaptive und damit teure Zusatzausstattung. Den guten Komforteindruck untermauert das Geräuschniveau, das subjektiv bis 150 km/h sehr niedrig bleibt. Wem es nicht laut genug ist, der kann das beim GT-Line serienmäßige Harman-Soundsystem aufdrehen. Der Klang ist gut, es gibt in dem Preissegment jedoch bessere Integrationen.

Besser könnte es auf den ersten Blick auch beim Thema Ladetempo aussehen. 128 kW stehen als Maxi-

malwert beim Schnellladen in den Papieren, 11 kW beim AC-Laden. Keine Option, daran zu drehen, um den immerhin 81 kWh großen Akku schneller laden zu können. In der Realität heißt das beim Langsamladen: Hallo Blockiergebühr, denn unter acht Stun-

den ist nichts zu machen, sofern der Energiespeicher leer ist. Aber: Der Koreaner stellt sich beim DC-Laden echt gut an. Zwar ist die Maximalleistung nicht sonderlich vielversprechend, die Ladekurve ist dafür umso beeindruckender. Wer bei rund 10 Prozent Ak-



Ja, nicht jeder mag das Design des Kia EV4 Fastback.

## Kia EV 4 Fastback GT-Line (81,4 kWh)

Testwagenpreis: 45.806 €  
 PSM-E-Motor | Frontantrieb  
 150kW/204 PS | 283 Nm  
 7,8 s | 170 km/h  
 WLTP: 14,9 kWh  
 Reichweite: 612 km  
 Akku (brutto): 81,4 kWh  
 Laden: AC 11 kW | DC 128 kW  
 Maße: 4.730 x 1.860 x 1.480 mm  
 Kofferraum: 490–1.435 Liter  
 Versicherung: KH 19 | TK 27 | VK 26  
 Service: 2 Jahre/30.000 km  
 Garantie: 7 Jahre/150.000 km  
 Akku: 8 Jahre/160.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

kustand (SoC) beginnt, erhält die 128 kW konstant bis zirka 70 Prozent SoC und die klassische 10–80-Übung ist in 30 Minuten erledigt. In der Preisklasse gibt es da nicht viele, die das spürbar kurzweiliger machen, und doch einige, die länger brauchen. Die Ladezeit wird beim Nutzen des internen Navis in die Routenführung mit einberechnet und passt ziemlich gut. Das ist vor allem auf unbekanntem Terrain ein nicht zu vernachlässigender Pluspunkt.

Und die Konkurrenz stammt aus dem eigenen Haus: Ein Kia EV6 mit geringfügig größerem Akku, 25-Zusatz-PS, 800-Volt-Bordnetz und eine Ladegeschwindigkeit bis zu 260 kW, lädt den Akku in rund 13 Minuten weniger. Aufpreis dafür? Keine 5.000 Euro brutto. Bei rund 50.000 Euro ist das vermutlich nicht ausschlaggebend. Die Abmessungen der beiden Modelle sind übrigens identisch. Wer jedoch bei milden Temperaturen behutsam



Die schlechte Versicherungseinstufung des EV4 liegt auch im Design begründet.

mit dem Gaspedal umgeht, wird eher bei 16 kWh pro 100 Kilometern landen. Und selbst flott gefahrene Autobahn-Langstrecken (Tempo 130–150 km/h) werden mit einem Verbrauch von rund 20 kWh moderat quittiert. 400-Kilometer-Etappen sind also in der Realität problemlos machbar.

### Gute Materialien

Nun haben wir viel gelobt. Aber es gibt auch Punkte am und im Kia EV4, die nerven. Und da sind wir wieder beim Thema Assistenzsysteme. Auch wenn sich die nervigsten, wie oben beschrieben, schnell deaktivieren lassen, ist die Auslegung der Systeme eher auf der „übergriffigen Seite“. So lässt sich der EV4 beispielsweise nicht in Bewegung setzen, wenn man längsgeparkt auf einer zweispurigen Stadtstraße vom Parkplatz auf die freie rechte Spur fahren will und zeit-

gleich auf der linken Spur (!) ein Auto von hinten naht. Unser EV4 stand dann halb in der Parkbucht und halb auf der rechten Spur und verweigerte kurzzeitig das Weiterfahren, bis das Fahrzeug auf der linken Spur vorbeigezogen war. Die Lenkung führt trotz komplett deaktivierten Assistenzsystemen auf der Autobahn stets ein ganz leichtes Eigenleben. Irgendwie so, als ob jemand am Lenkrad zubbelt. Und, das ist auch eine Form der Assistenz: bei einem Akkustand von 20 Prozent geht die Klimaanlage in den Eco-Modus und schaltet sich damit aus. Sinnvoll, um Energie zu sparen, nicht sinnvoll, ohne den Fahrer zu fragen, ob er das möchte. Denn das Beschlagen der Scheiben ist je nach Witterung vorprogrammiert.

Eine Einschränkung des per se 490 Liter fassenden Kofferraums werden Gepäckfetschisten hassen. Zu beladen ist das Heck nur durch eine kleine Luke, eine aufschwingende Heckklappe, die bis ins Dach reicht, gibt es beim Fastback nicht. Und als letzten Aspekt, der die sonst fast makellose Bilanz des Kia EV4 etwas trübt: Die Versicherungseinstufungen des EV4 sind im Vergleich hoch – wie beim Kia EV6 auch.

Das liegt eventuell im Frontdesign der Fahrzeuge begründet. Die teuren LED-Scheinwerfer (EV4 ohne Matrixfunktion) ziehen sich bis tief in die Schürze und bekommen beim Rempler schnell mal einen Riss. *mb*

### DAT-PROGNOSE

#### Kia EV4 Fastback GT-Line

36 Monate Leasingzeit  
 15.000 km/Jahr: 48,8 %  
 25.000 km/Jahr: 43,9 %  
 40.000 km/Jahr: 37,5 %

