

**KIA EV4**

# Selbstbewusst entspannt

Text Daniel Riesen Technik Sandro Capun Fotos Emanuel Freudiger



Der Kia EV4 fährt im Wohlfühlbereich zwischen SUV und Kompaktwagen. Ein markantes Äusseres kombinieren die Koreaner mit angenehmen Umgangsformen. Dazu kommt viel Reichweite. Und eher gemütliches Ladetempo.



Der neue EV4 ist in diversen Versionen erhältlich, aber nur mit einem Motor.



**Bildschirmkombo**, darunter eine Tastenleiste, die nur im Dunkeln gut lesbar ist.

Bei der ersten Begegnung kommt einem die Neuheit bekannt vor. Nicht, weil der Elektroswagen optisch in der Masse der Neuerscheinungen unterginge. Vielmehr ähnelt er, in der Silhouette und da vorab in der Frontpartie, dem etablierten EV6. Wie dieser hat der EV4 eine an SUV erinnernde Gestalt, kauert sich aber viel näher auf den Boden. Dazu passt die markentypische «Tigernase», die stark abtauchende Fronthaube. Im Vergleich zum EV6 ist der EV4 kleiner (23 cm kürzer), günstiger und neuer – wobei der «6er» unlängst modernisiert wurde.

Mit seinen 4,45 Metern Länge ist der EV4 einiges grösser als ein Golf oder naheliegende Elektrokonkurrenz wie der Renault Megane E-Tech oder VW ID.3. Entsprechend luftig wirkt der Innenraum. Vorn auch dank des Verzichts auf eine Mittelkonsole, im Fond mit mehr als ausreichender Beinfreiheit. Der Kofferraum hingegen bietet nur Klassenübliches. Vorn gibt es keinen Frunk, diesen Platz beanspruchen die Antriebskomponenten.

### Ein Motor, zwei Batterievarianten

Bis auf Weiteres ist die Motorauswahl einfach: 283 Newtonmeter Drehmoment und 150 Kilowatt Maximalleistung genügen für flottes, aber nie überschäumendes Temperament. Das hilft, den Verbrauch tief und – in Verbindung mit dem rund achtzig Kilowattstunden grossen Akku – die Reichweite (538 km in der TCS-RDE-Messung) hoch zu halten. Die meisten elektrischen Kompakten kommen nicht so weit. So lässt sich die etwas lange Ladedauer verschmerzen. Wir haben die offiziell 31 Minuten von zehn auf achtzig Prozent trotz Batterievorbeding-

## Erkennbar auf den ersten Blick



### Klare Identität

Den Vorwurf, moderne Autos ähnelten sich zunehmend, muss sich Kia nicht gefallen lassen. Besonders die Elektroautos heben sich durch ihre einheitlich würfelige Gestalt mit dem Anspruch der Kühnheit von der Konkurrenz ab. Das gilt auch für den neuen EV4, besonders in der von uns getesteten, in Europa für Europa gebauten Version Hatchback.



### Der Designchef

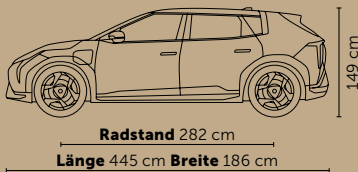
Head of Kia Global Design ist seit 2019 Karim Habib. Der gebürtige Libanese begann seine Karriere bei BMW, wechselte zu Mercedes-Benz, kehrte aber zu BMW zurück. Zwischen 2017 und 2019 absolvierte er einen Zwischenhalt bei Infiniti. 2021 legte Habib bei Kia die Designphilosophie der «Opposites United» fest, die auf Spannung zwischen Gegensätzen baut.



### Global gedacht

Hauptsitz des Kia-Designs ist Namyang in Südkorea. Die Designteams sind interkulturell zusammengesetzt, stationiert sind die Kreativen an fünf weiteren Standorten: in Kalifornien, in China (Shanghai und Yantai), in Hyderabad (Indien) sowie am europäischen Designzentrum in Frankfurt (Deutschland).

## TECHNISCHE DATEN



**Kofferraum:** 435–1415 l  
**Reifen:** 215/50 R19

### Testfahrzeug

**Kia EV4:** 5 Türen, 5 Plätze, ab 36 450 Fr.; EV4 GT-Line ab 51 950 Fr. (Testfahrzeug, inkl. Metallic-Lackierung, GT-Line Pack und V2L-Funktion: 54 950 Fr.)

**Garantien:** 7 Jahre respektive 150 000 km allgemein; 8 Jahre respektive 160 000 km auf Batterie und Antriebsstrang; 12 Jahre Rost; 7 Jahre Mobilitätsgarantie

**Importeur:** Kia Schweiz AG, Emil-Frey-Strasse, 5745 Safenwil  
kia.ch

### Technische Spezifikationen

**Antrieb:** permanent erregter Synchronелеktromotor (PSM); max. 150 kW (204 PS); 283 Nm; Vorderradantrieb; Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h

**Batterie:** Lithium-Ionen-Batterie (NMC), 81,4 kWh (brutto); eingebauter Ladegerät: 11 kW; maximale Ladeleistung (DC): 128 kW

**Gewicht:** 1910–1985 kg Leergewicht (Testfahrzeug: 2055 kg), alle Angaben inklusive 75 kg Fahrergewicht; Gesamtgewicht: 2355 kg; Anhängelast: 1000 kg

### Konkurrenz

Peugeot E-308, ab 37 200 Fr.  
VW ID.3 Neo, ab 34 800 Fr.

In der TCS-Autosuche lassen sich Autos aller Marken und Modelle vergleichen, in Bezug auf Technik und Preis sowie den über den Autolebenszyklus berechneten CO<sub>2</sub>-Ausstoss:

[tcs.ch/autosuche](https://tcs.ch/autosuche)

### Karosserie / Kofferraum

Knuffig-kantige Karosserieform mit Schrägheck. Die abfallende Front macht die Abschätzung der Fahrzeuglänge schwierig. Auch mit Fliesheck (Fast-back) erhältlich, das 1000 Franken mehr kostet als der Hatchback.

### Innenraum

Modern gestaltet. Bildschirmlandschaft aus einem Guss. Teils lange Wege durch die Menulandschaft. Um die – auf Landstrassen störende – Spurhaltung zu deaktivieren, sind selbst über einen Lenkradfavoriten vier Manipulationen erforderlich (sonst sind es deren sechs).

### Komfort

Gute, vielfach regulierbare Sitze mit angenehmen, einstellbaren, mit einem Geflecht bespannten Kopfstützen. Federung und Dämpfung weich, Bodenwellen und Schlaglöcher schluckt der Kia souverän. Der EV4 summt leise vor sich hin, ebenfalls eine wichtige Komforteigenschaft.

### Fahreigenschaften

Lenkung mit gutem Handmoment, aber beschränkter Rückmeldung. Am Kurveneingang nicht allzu willig, aber stabil auch in zügig gefahrenen Bögen.

### Motor / Antrieb

Lineare, ausreichende Beschleunigung. Rekuperationseinstellung über Schaltwippen am Lenkrad.

### Spezifisch EV

Ladeleistung relativ niedrig, Ladezeit entsprechend eher etwas lang. Letztere sollte im Winter einigermassen stabil bleiben dank – auch manuell aktivierbarer – Batterievorheizung. Volle bidirektionale Ladefähigkeiten, teils optional.

### Verbrauch / CO<sub>2</sub>

Effizient und sparsam. Daraus resultiert eine für Kompaktwagen sehr ansehnliche Reichweite, auch auf der Autobahn.

### Sicherheit / Assistenz

Bei Betätigung des Blinkers wird die entsprechende Kamera-Seitenansicht im Fahrerdisplay angezeigt. Das ist so sinnvoll und gut, dass man sich wundert, dass diese Hyundai-/Kia-Innovation von den wenigsten kopiert wird.

### Preis / Leistung

Der Preisunterschied zwischen der Einstiegsversion (mit 58-kWh-Batterie) und dem Testwagen (mit 81-kWh-Batterie) ist bemerkenswert hoch. Allerdings übertrifft diese Topversion die Erwartungen an ein Auto der Kompaktklasse. Sehr interessante Garantieleistungen.

## TCS-MESSUNGEN

### Fahrdynamik

**Beschleunigung (0–100 km/h):** 8,1 s  
(Werk: 7,8 s)

**Elastizität**  
60–100 km/h: 4,0 s

**Wendekreis:** 11,5 m

**Bremsweg (100–0 km/h):** 35,3 m

### Testverbrauch

**TCS-RDE-Strecke**  
Umgebungstemperatur: 11,5 °C  
Gemischt

ohne Ladeverluste: 14,5 kWh/100 km

mit Ladeverlusten: 16,1 kWh/100 km

### Reichweite (TCS-RDE)

Gemittelt: 538 km

Autobahn: 464 km

## WERKSANGABEN

### Normverbrauch

**Werk (WLTP):** 15,8 kWh/100 km

**CO<sub>2</sub>-Emissionen:** 0 g/km

**CO<sub>2</sub>, Schweizer Durchschn.:** 111 g/km

**Energieetikette (A–G):** B

## KOSTENBERECHNUNGEN

### Servicekosten

#### Unterhalt

km / Monate	Std.	Kosten (Fr.)*
30 000 / 24	2,8	547.–

#### Gesamtkosten Wartung 180 000 km:

15 000 km/Jahr	16,8	3282.–
----------------	------	--------

\* Inklusive Material, exklusive Flüssigkeiten.

### Betriebskosten

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat	
		fixe	variable
15 000	74	596.–	326.–
30 000	50	596.–	651.–

#### Stundenansatz für TCS-Berechnung:

145 Fr. (BFS)

### TCS Autoversicherung

**Jahresprämie (Fr.):** 831.10

Offertenbeispiel für 36-jähriges TCS-Mitglied, wohnhaft in Bern, Haftpflicht inklusive Vollkasko, Jahreskilometerleistung von 10 000 Kilometern, Tiefgarage, Jahresprämie exklusive Abgaben.

**Fensterheber**, wo man sie erwartet. Darüber, eher überraschend, Sitz- und Lenkradheizung.



**Bequeme Kopfstützen** mit Textilgeflecht.



**Leuchten** als markante Designelemente. Der Heckscheibenwischer ist unsichtbar.

nierung und milden Aussentemperaturen nicht ganz erreicht. Wer zwischen EV4 und EV6 schwankt, findet hier ein gewichtiges Argument, denn Ladetempo, das kann der 800-Volt-EV6. Den EV4 wiederum gibt es für einen eher urbanen Einsatz auch mit einer kleineren, 5000 Franken günstigeren 58-Kilowattstunden-Batterie.

Das Testfahrzeug in der Topvariante GT-Line macht einen rundum hochwertigen Eindruck, angefangen beim satten Schliessgeräusch der Türen, begleitet durch die vornehm nach vorn fahrenden Komfortsitze. Man nimmt in Vergleich zu diversen Kompakten leicht erhöht Platz, sitzt aber niedriger als in einem SUV; das dürfte nicht wenigen gut gefallen. Auch das Fahrverhalten kann man als gelungenen Mix beschreiben: Lenkt eher gemütlich ein wie ein SUV, liegt aber trotz komfortabler Federung ausreichend satt in den Kurven. Die Bedienung: einiges noch haptisch, das Digitale komplex, aber logisch organisiert. ○

- +** **Kompakt aussen, geräumig innen**  
**Leise und komfortabel**  
**Seitensicht beim Abbiegen im Bildschirm eingebledet**  
**Hohe Reichweite**  
**Speziell konzipierte Kopfstützen**  
**Kaschierter Heckscheibenwischer**  
**Viele Komfortfeatures**

- **Die ausfahrenden Türgriffe wirken klapprig**  
**Klimaanzeige hinter dem Lenkrad versteckt**  
**Lautsprecherabdeckung im Armaturenbrett reflektiert stark**  
**Touchleiste bei Helligkeit schlecht lesbar**

Bilder zum Kia EV4 und weitere Tests: [touring.ch/auto](https://touring.ch/auto)



## Ford für Profis und Private

Ford Europa gibt sich einen Ruck und kündigt eine Produktoffensive an. Dabei setzt die Marke auf neue Angebote im Nutzfahrzeugbereich; so nimmt Ford den Ranger Super Duty (Bild) ins Europa-Angebot auf. Aufseiten Personenwagen sind bis Ende 2029 fünf komplett neue Modelle vorgesehen, mit teils «rallye-geprägter» Designsprache.



## Alpina in der Luxuslücke

Zwischen BMW-Premium und Rolls-Royce-Luxus hat es noch Platz, finden die Münchner. Gefüllt werden soll die Leerstelle mit eleganter Sportlichkeit, verkörpert im Vision BMW Alpina. Seit Anfang Jahr ist der frühere BMW-Veredler Teil des Konzerns, nun startet der Versuch, anspruchsvolle Langstreckler vom Elektroreisen zu überzeugen.

## TCS E-AUTO-VERSICHERUNG

### Günstige Prämie dank E-Tarif

Fahren Sie ein Elektroauto? Dann ist die TCS E-Autoversicherung mit dem attraktiven E-Tarif genau das Richtige für Sie! Zudem schützen Sie mit der Zusatzdeckung Electra Ihr Zubehör, beispielsweise gegen Schäden und ungewöhnlichen Leistungsverlust der Hochspannungsbatterie oder gegen Schäden und Diebstahl Ihrer Ladeinfrastruktur.

[tcs.ch/e-auto](https://tcs.ch/e-auto)