

**KIA EV4**

# Rilassata e sicura di sé

Testo Daniel Riesen   Tecnica Sandro Capun   Foto Emanuel Freudiger



La Kia EV4 si colloca in una zona di benessere a metà strada tra un SUV e un'utilitaria. I coreani combinano un design esteriore accattivante con una guida piacevole. A ciò si aggiungono un'autonomia notevole, ma tempi di ricarica piuttosto lenti.



La nuova EV4 è disponibile in diverse versioni, ma con un unico motore.

La combinazione di schermi, inclusa la barra dei tasti, risulta ben leggibile solo al buio.



Al primo sguardo, questa new entry sembra familiare. Non perché passi inosservata tra le tante novità sul mercato, ma per la silhouette e soprattutto la parte anteriore, che ricorda l'affermata EV6. Come quest'ultima, l'EV4 ha una forma che richiama quella di un SUV, ma un'altezza da terra molto ridotta. In aggiunta ha il tipico «muso da tigre» del marchio, ovvero il cofano anteriore fortemente inclinato verso il basso. Rispetto all'EV6, l'EV4 è più piccola (23 cm più corta), consuma di meno ed è più nuova, sebbene la «6» sia stata modernizzata di recente.

Con i suoi 4,45 m di lunghezza, l'EV4 è notevolmente più grande di una Golf o di concorrenti elettriche simili come la Renault Megane E-Tech o la VW ID.3. L'abitacolo risulta quindi molto spazioso, sia davanti grazie all'assenza di una console centrale, sia per le gambe di chi siede dietro. Il bagagliaio, per contro, ha un volume standard per la categoria. Da notare che sotto il cofano non c'è il frunk: il posto è occupato dai componenti del sistema di propulsione.

### Un solo motore, due varianti di batteria

Per il momento la scelta del motore è obbligatoria: 283 Nm di coppia e 150 kW di potenza massima sono sufficienti per garantire un carattere vivace, ma mai esuberante. Ciò contribuisce a mantenere bassi i consumi e – in combinazione con la batteria da 80 kWh circa – ad assicurare un'autonomia elevata (538 km secondo la misurazione RDE-TCS). La maggior parte delle compatte elettriche non arriva così lontano. Un atout che consola dei tempi di ricarica un po' lunghi. Per portare la batteria – nonostante il precondizionamento – dal 10 all'80% non sono ba- >

## Riconoscibile al primo sguardo



### Identità chiara

Kia non deve certo preoccuparsi delle critiche secondo cui le auto moderne si assomiglierebbero sempre di più. Specie le sue elettriche si distinguono dalla concorrenza grazie alla forma cubica uniforme e al carattere audace. Ciò vale anche per la nuova EV4, in particolare nella versione hatchback da noi testata, costruita in Europa per il mercato europeo.



### Il capo del design

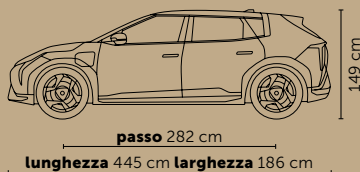
Dal 2019, Karim Habib dirige il reparto Kia Global Design. Canadese di origini libanesi, ha iniziato la sua carriera in BMW, è poi passato a Mercedes-Benz, per poi tornare in BMW. Tra il 2017 e il 2019 ha fatto una parentesi in Infiniti. Nel 2021 Karim Habib ha portato in Kia la filosofia di design «Opposites United», concetto che cattura la tensione-fusione tra elementi contrastanti.



### Pensata globalmente

La sede centrale e quartier generale del reparto Design di Kia si trova a Namyang, in Corea del Sud. Il team creativo, multiculturale e internazionale, è strategicamente dislocato in cinque centri nel mondo: in California, in Cina (Shanghai e Yantai), a Hyderabad (India) e presso il centro di design europeo di Francoforte (Germania).

## SCHEMA TECNICA



**bagagliaio:** 435-1415 l  
**pneumatici:** 215/50 R19

### Veicolo provato

**Kia EV4:** 5 porte, 5 posti, da 36 450 fr.; EV4 GT-Line da 51 950 fr. (auto del test, incl. vernice metallizzata, pacchetto GT-Line e funzione V2L: 54 950 fr.)

**Garanzie:** 7 anni o 150 000 km in generale; 8 anni o 160 000 km su batteria e unità motrice; 12 anni anticorrosione; 7 anni garanzia mobilità

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

### Specifiche

**Propulsione:** motore sincrono a eccitazione permanente (PSM); max. 150 kW (204 CV); 283 Nm; trazione anteriore; velocità massima: 170 km/h

**Batteria:** agli ioni di litio (NMC), 81,4 kWh (lordi); carica batterie integrato: 11 kW; potenza di ricarica massima (DC): 128 kW

**Peso:** 1910-1985 kg a vuoto (auto del test: 2055 kg), dati incl. 75 kg per il conducente; peso totale: 2355 kg; carico rimorchiabile: 1000 kg

### La concorrenza

Peugeot E-308, da 37 200 fr.  
VW ID.3 Neo, da 34 800 fr.

Nella ricerca auto del TCS possono essere confrontate tutte le marche e modelli delle automobili in termini di tecnologia e prezzo nonché le emissioni di CO<sub>2</sub> sull'intero ciclo di vita del veicolo:

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

### Carrozzeria / bagagliaio

Carrozzeria dalle linee accattivanti e spigolose con portellone. Il frontale inclinato rende difficile valutare la lunghezza dell'auto. Disponibile pure in versione fastback, a 1000 franchi in più.

### Abitacolo

Design moderno. Interfaccia utente omogenea. Percorsi talora lunghi per navigare nei menu. Per disattivare il sistema di mantenimento della corsia, fastidioso su strade extraurbane, occorrono 4 passaggi anche tramite i pulsanti sul volante (altrimenti ce ne vogliono 6).

### Comfort

Sedili di buona qualità, regolabili in molte posizioni, comodi poggiatesta regolabili rivestiti in tessuto a rete. Sospensioni e ammortizzatori morbidi; la Kia assorbe con disinvoltura dossi e buche. L'EV4 emette un lieve ronzio, pure un importante fattore di comfort.

### Comportamento

Buona coppia di sterzo, ma feedback limitato. Non troppo reattivo in ingresso di curva, ma stabile pure in quelle percorse a velocità sostenuta.

### Motore / propulsione

Accelerazione lineare e adeguata. Regolazione del recupero di energia tramite le levette al volante.

### Note sull'EV

La potenza di ricarica è piuttosto bassa, quindi i tempi tendono ad essere lunghi. Questi ultimi dovrebbero rimanere abbastanza costanti in inverno grazie al sistema di preriscaldamento della batteria, attivabile anche manualmente. Funzionalità di ricarica bidirezionali complete, in parte opzionali.

### Consumo / CO<sub>2</sub>

Efficiente e parsimoniosa. Ne risulta un'autonomia rispettabile per una compatta, anche in autostrada.

### Sicurezza / ADAS

Quando si aziona l'indicatore di direzione, sul display del conducente è visualizzata la corrispondente immagine laterale ripresa dalla telecamera. È una funzione talmente utile e ben realizzata che c'è da stupirsi che siano in pochi a copiare l'innovazione di Hyundai/Kia.

### Prezzo / prestazioni

La differenza di prezzo tra la versione base (batteria da 58 kWh) e l'auto del test (81 kWh) è elevata. Ma la versione top di gamma supera le aspettative per una compatta. Condizioni di garanzia molto interessanti.

## MISURAZIONI TCS

### Dinamica di guida

**Accelerazione (0-100 km/h):** 8,1 s  
(fabbrica: 7,8 s)

### Elasticità

60-100 km/h: 4,0 s

**Diametro di sterzata:** 11,5 m

**Frenata (100-0 km/h):** 35,3 m

### Consumo del test

#### Percorso RDE-TCS

temperatura monitorata: 11,5 °C

misto

senza perdite

di ricarica: 14,5 kWh/100 km

con perdite di ricarica: 16,1 kWh/100 km

### Autonomia (RDE-TCS)

misto: 538 km

autostrada: 464 km

## DATI DI FABBRICA

### Consumo

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

**Emissioni di CO<sub>2</sub>:** 0 g/km

**Media svizzera di CO<sub>2</sub>:** 111 g/km

**Etichetta energia (A-G):** B

## CALCOLO DEI COSTI

### Costi dei servizi

#### Manutenzione

km / mese	ore	costi (fr.)*
30 000 / 24	2,8	547.-

#### Manutenzione totale per 180 000 km:

15 000 km/anno	16,8	3282.-
----------------	------	--------

\* incl. materiale, liquidi esclusi

### Costi d'esercizio

km/anno	ct./km	fr./mese	
		fissi	variabili
15 000	74	596.-	326.-
30 000	50	596.-	651.-

### Tariffa oraria per il calcolo TCS:

145 fr. (UST)

### TCS Assicurazione auto

**Premio annuale (fr.):** 831.10

esempio di offerta per un socio TCS 36enne, domiciliato a Berna, responsabilità civile e casco totale, chilometraggio annuo 10 000 km, garage sotterraneo, premio annuo senza tasse.

**Alzacristalli** lì dove devono essere. E, cosa piuttosto sorprendente, sedili e volante riscaldati.



**Comodi poggiatesta** con rivestimento in tessuto mesh.



**I fari** sono un elemento caratteristico del design. Tergicristallo posteriore invisibile.

stati i 31 minuti dichiarati, nonostante le temperature esterne miti. Questo è un aspetto da ponderare attentamente se si fosse indecisi tra la EV4 e la EV6 che, con i suoi 800 V, ne fa un punto di forza. Per chi circola prevalentemente in città, l'EV4 è peraltro disponibile anche con una batteria più piccola da 58 kWh e ad un prezzo più economico di 5000 franchi.

La versione top di gamma GT-Line del test trasmette una sensazione di alta qualità a 360 gradi, dal suono delle portiere che si chiudono al movimento elegante dei sedili comfort quando si spostano in avanti. Rispetto ad altre compatte, si siede leggermente più in alto, comunque meno rispetto a un SUV; questo piacerà a molti. Anche il comportamento su strada si rivela un mix ben riuscito: sterza come un SUV, in modo piuttosto tranquillo, però tiene bene la strada in curva malgrado le sospensioni morbide orientate al comfort. I comandi: alcuni ancora analogici, quelli digitali complessi ma organizzati in modo logico. ○

- +** **Compatta fuori, spaziosa dentro**  
**Silenziosa e confortevole**  
**Vista laterale proiettata sullo schermo durante le svolte**  
**Grande autonomia**  
**Poggiatesta appositamente progettati**  
**Tergicristallo posteriore nascosto**  
**Numerose dotazioni per il comfort**

- **Maniglie a scomparsa che sembrano un po' fragili**  
**Display del climatizzatore nascosto dietro al volante**  
**Fastidiosi riflessi della copertura degli altoparlanti**  
**Barra tattile difficile da leggere con la luce del giorno**

Galleria di immagini della Kia EV4 e numerosi altri test su: [touring.ch/auto](http://touring.ch/auto)



## Ford per tutti

Ford Europe lancia un'offensiva di prodotto sul continente. Il marchio annuncia nuove offerte nel comparto dei veicoli commerciali; Ford introduce così il Ranger Super Duty (foto) nel mercato europeo. Nel settore auto, entro fine 2029 sono previsti cinque modelli completamente nuovi, alcuni caratterizzati da una linea stilistica «ispirata al rally».



## Alpina punta sul lusso

C'era ancora spazio tra il top di gamma BMW e l'ultra-lusso Rolls-Royce. Vuoto colmato dalla Vision BMW Alpina che incarna la futura Gran Turismo ad alte prestazioni. Da inizio 2026 Alpina è parte, a tutti gli effetti, del gruppo BMW. Toccherà al marchio specializzato in elaborazioni attirare nell'orbita elettrica i macinatori di chilometri.

**TCS ASSICURAZIONE  
AUTO ELETTRICHE**

## Con tariffa elettrica vantaggiosa

Guidate un veicolo elettrico? Allora l'assicurazione per auto elettriche del TCS fa per voi! Non solo beneficate di premi convenienti. Tramite la copertura supplementare Electra sono assicurati pure gli accessori dell'auto, ad esempio contro danni e insolite perdite di capacità della batteria ad alto voltaggio, furto e danneggiamenti della vostra stazione di ricarica.

[tcs.ch/auto-elettriche](http://tcs.ch/auto-elettriche)