

---

## Fahrbericht Kia EV9: Benchmark aus Korea

Von Jens Meiners, cen

Wohl kaum jemand hat von der Elektrifizierung der Antriebe so profitiert wie die koreanischen Automarken. Was der Sportlimousine Stinger in mehr als einem halben Jahrzehnt nicht gelungen ist, hat der elektrische EV6 in Rekordzeit geschafft: Die Marke Kia auf Augenhöhe, wenn nicht sogar oberhalb der deutschen Konkurrenz zu plazieren. Der vollelektrische EV9, der Ende des Jahres auf den Markt kommen wird, dürfte diese Positionierung zementieren.

Mit 5,01 Metern Länge, knapp zwei Metern Breite und 176 Zentimetern Höhe stellt der EV9 alles in den Schatten, was Kia in Europa bislang angeboten hat. Er ist größer als ein Audi Q8 e-Tron und ein Mercedes-Benz EQE SUV, bietet drei Sitzreihen mit bis zu sieben Plätzen, einen riesigen Gepäckraum und zusätzlich einen kleinen „Frunk“ unter der Vorderhaube, in dem sich zum Beispiel das Ladekabel verstauen lässt.

Das ganze ist appetitlich verpackt in einer geometrisch gezeichneten Karosserie, die im Dachbereich Motive des EV6 aufgreift, die Kia-typische „Tigernase“ neu interpretiert und mit vertikalen Beleuchtungselementen den nächsten evolutionären Schritt im Kia-Design aufzeigt. Die Radgrößen liegen zwischen 19 und 21 Zoll, hinter der geschlossenen Frontmaske befinden sich versteckte Leuchtelemente, mit denen sich verschiedene Muster erzeugen lassen. Der cw-Wert liegt bei 0,28.

Der Kia EV9 ist nach Kia EV6, Hyundai Ioniq 5 und Ioniq 6 sowie Genesis GV60 das fünfte Modell auf der flexiblen E-GMP-Konzernarchitektur. Sie ist für ein oder zwei Motoren sowie Heck- oder Allradantrieb ausgelegt; die Leistungen reichen je nach Modell von 170 PS bis knapp 600 PS. Der EV9 liegt mit den drei zum Marktstart verfügbaren Versionen genau in der Mitte.

Als Einstieg gibt es ein heckgetriebenes Modell mit 76,1-kWh-Batterie und 160 kW (218 PS) Leistung sowie 350 Newtonmetern Drehmoment; es spurtet in 8,2 Sekunden von null auf 100 km/h. Darüber liegt das reichweitenorientierte Modell „Long Range“ mit dem gleichen, hier auf 150 kW (204 PS) gedrosselten Motor, aber einer 99,8-kWh-Batterie; es benötigt 9,4 Sekunden für den Standardspurt und kommt mit einer Ladung bis zu 541 Kilometer weit.

Das Spitzenmodell verfügt über die große Batterie, einen zweiten Motor, Allradantrieb und erzeugt 283 kW (385 PS) sowie 650 Nm, der Sprint von null auf 100 km/h dauert hier glatte sechs Sekunden. Kunden dieser Variante können später ein Upgrade kaufen, mit dem das maximale Drehmoment auf 700 Nm steigt; die Beschleunigung verbessert sich damit auf nur noch 5,3 Sekunden.

Wir sind die allradgetriebene Variante gefahren. Sie zeichnet sich durch druckvolle Beschleunigung aus, auch bei Autobahntempo. Die Kraftentfaltung erfolgt elektrotypisch linear, Geräusch und Leistung können durch einen Fahrmodus-Schalter beeinflusst werden. Dabei wäre es sicher keine schlechte Idee, wenn sich das im Eco-Modus deutlich reduzierte Beschleunigungsvermögen per Kickdown übersteuern ließe. Das Fahrwerk ist komfortbetont ausgelegt, dabei aber ausreichend präzise und auch auf kurvigen, frisch gefahrenen Landstraßen nicht überfordert. Das Bremsgefühl ist für ein Elektroauto ungewöhnlich präzise.

Das Innenraumkonzept ist überzeugend: Vor Fahrer und Beifahrer spannt sich ein breites Cockpit mit elegantem Vier-Speichen-Lenkrad auf, eindrucksvoll finden wir die Sensortasten in der Dekorleiste: Plazierung und Druckpunkt sind perfekt. Die Navigation verfügt neben der klassischen Kartendarstellung über einen Modus mit einem Kamerabild, das mit Pfeilen überlagert wird. Die Skalen lassen sich im Stil variieren, wobei wir uns etwas mehr Differenzierung zwischen den Modi wünschen. Ein Level-3-System zum assistierten Fahren ist in Vorbereitung.

---

Vorne sitzt man perfekt, die zweite Sitzreihe ist in verschiedenen Varianten lieferbar: Neben den Normalsitzen gibt es „Relaxation“-Sitze, mit denen eine Ruheposition eingenommen werden kann, und „Swivel“-Sitze, die sich nach außen drehen lassen, um bei geöffneter Tür die Landschaft zu genießen, oder nach hinten, um gemeinsam mit der dritten Sitzreihe einen Kommunikationsraum zu schaffen. Auch dort, ganz hinten, sitzt man ausreichend bequem, mit eigenen Ladeanschlüssen und Cupholdern.

Der Gepäckraum fasst 571 Liter und lässt sich auf bis zu 2320 Liter erweitern. Übrigens: Die 800-Volt-Ladearchitektur erlaubt schnelles Laden an entsprechend ausgerüsteten Säulen, der EV9 kann aber auch Strom abgeben, beispielsweise um Campingausrüstung zu betreiben.

Über die Preise schweigt sich Kia noch aus. Sie dürften zwischen 60.000 und 70.000 Euro beginnen. Nicht zuviel für das vielleicht überzeugendste Elektro-SUV, das wir bisher gefahren sind. Fest steht, die Messlatte für das Segment kommt jetzt aus Korea. (cen/jm)

---

## Bilder zum Artikel



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



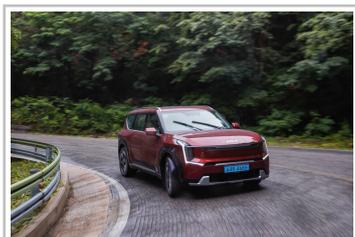
Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

---



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



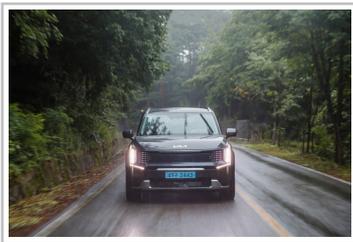
Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps

---



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

---



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



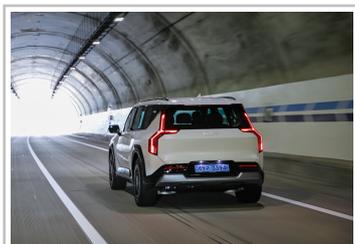
Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

---



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



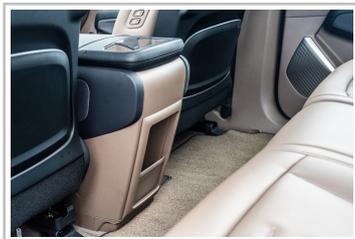
Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps

---



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps

---



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps

---



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps



Kia EV9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lennen Descamps

---