



Martijn Verhoef
1 april 2024

Voorbode van de toekomst

Je zou maar een Aziatische autobouwer zijn en niet uit China komen. Dan gaat er een boel aandacht aan je voorbij, want de laatste tijd wordt China als de grootse bedreiging voor Westerse autofabrikanten gezien. Dit terwijl de Chinese fabrikanten toch vooral trendvolgend zijn en nog niet echt met revolutionaire technologie komen. We kennen natuurlijk de blade battery van BYD en de battery swap van NIO, maar daar houdt de revolutie wel op. Het Koreaanse Hyundai Motor Company is veel innovatiever, maar de merken Kia en Hyundai zijn teveel gevestigde orde geworden om dat als bijzonder te bestempelen, zo lijkt het wel.

Terwijl supersnel laden en vehicle-to-load toch echt in auto's van deze fabrikanten voor het eerst bereikbaar werd voor een grote groep. En daar stopt het niet mee, want we stappen nu in de eerste EV in massaproductie die daadwerkelijk stroom kan terugleveren aan het elektriciteitsnet, door vehicle-to-grid technologie. De rest van de Kia EV9 is ook allesbehalve trendvolgend, dus hoog tijd om de auto aan een test te onderwerpen.



Niet echt SUV

Om te beginnen kijk je moeilijk over de EV9 heen. Er is echt een gigantische SUV gecreëerd door Kia. Hoewel, SUV? De auto heeft weliswaar de uiterlijke kenmerken van een stoere, hoekige terreinwagen, maar zeker van de zijkant gezien heeft de auto veel minder bodemvrijheid dan je zou denken. Dit is geen elektrische Land Rover Defender concurrent, maar juist een auto die de MPV-rijders van weleer moet aanspreken.

De buitenmaten zijn in ieder geval vergelijkbaar met die van een flinke minivan, wat betekent dat je niet fatsoenlijk in ieder parkeervak terecht kunt. Het is fijn dat de auto over een frunk beschikt, waar je de laadkabel in kunt opbergen. Want je moet de EV9 vaak dusdanig dicht tegen de laadpaal aanzetten, dat de achterklep niet meer te openen is. Auto's worden steeds breder en langer en deze Kia is daar een sprekend voorbeeld van. De lange en hoge neus, waar je vanachter het stuur mooi op uitkijkt, doet uiteraard veel voor het design. En wen er maar vast aan, want deze ontwerptaal zie je binnenkort ook terug in kleinere spelers EV3 en EV5. Dat het smaakgevoelig is,

staat vast. Je vindt 'm spuuglelijk of fantastisch, een tussenweg lijkt er niet te zijn op basis van de vele reacties die we krijgen. Waar iedereen het over eens is, is dat het in ieder geval een origineel en zeer kenmerkende koets is geworden.

Alleen de achterlichten vinden we een vleugje Volvo-gehalte hebben, maar voor de rest staat hier een auto die zijn gelijke niet kent. De stoere kenmerken zijn toch vooral uiterlijk vertoon, want we zouden met deze lange en ruim 2.500 kg wegende mastodont niet snel onverhard terrein ingaan.



Hang naar premium

Het interieur is al even vernieuwend als de buitenkant. Voor het eerst zien we Kia een serieuze gooi naar een premium afwerking doen, waarbij zaken toch vooral op eigen houtje worden aangepakt. Zo zien de materialen er goed uit en voelen ze fijn aan, maar zou je ze niet direct vergelijken met bijvoorbeeld Mercedes-Benz. De weinige bedieningsknoppen die er zijn werden opgetrokken uit een op metaal gelijkend materiaal en onder het multimediасherm zijn touchknoppen met haptische feedback

te vinden. In plaats van esenhout of geborsteld aluminium vinden we stoffen inleglijsten van gerecyclede visnetten en PET-flessen, waar ook veel andere (hemel)bekleding uit opgetrokken is. Alles om de ecologische voetdruk te verminderen en de hoogwaardigheid heeft er in ieder geval niet onder te leiden. Dierlijke materialen tref je niet meer aan op de stoelen, die met vegan kunstleder zijn bekleed.

Alles om de klimaatimpact te beperken, maar hoe zit het met het gebruiksgemak? We beginnen met het multimediasysteem, want de twee grote schermen op het dashboard zijn moeilijk te vermijden. De digitale cockpit is naar wens in te stellen en biedt een goede afleesbaarheid. Vanaf het derde uitrustingsniveau komt daar een head-up display bij, zodat je de ogen volledig op de weg gericht kunt houden. Er is een tussenschermje voor het klimatiseren, wat overigens met fysieke knoppen te bedienen is. Doordat er een apart schermje voor is ingericht, kun je altijd direct ontwasemen, zonder in allerlei menu's te hoeven graven. Het centrale display is niet eens heel groot voor dit segment, maar is goed bereikbaar voor bestuurder en bijrijder en kent een eenvoudige bediening. Het startscherm doet een beetje denken aan de menustructuur van BMW en kent handige snelkoppelingen naar veelgebruikte functionaliteiten. Zo klik je snel na vertrek de snelheidswaarschuwing uit, of zet je de megafoon voor het achtercompartiment aan.

Wat, een megafoon? Misschien is die benaming een tikje overdreven, maar door de fikse cabine ben je als bestuurder moeilijk verstaanbaar voor de inzittenden achterin. Met een versterker is de stem van de bestuurder en bijrijder over het audiosysteem te horen en is een gesprek dus mogelijk, zonder dat je helemaal achterover moet hangen in de voorstoelen. Handig en doeltreffend, zo blijkt tijdens de testweek.



Toch inschikken

Net als de mooie materialen die we in de EV9 aantreffen, probeert Kia ook met andere aanpassingen de bijna premium prijs van dit vlaggenschip te rechtvaardigen. Zo zitten we in zeer comfortabele stoelen, die op vele wijzen elektronisch zijn te verstellen. Zelfs de zijwangen zijn in te stellen, zodat je echt op je plek gehouden wordt. Tijdens een snellaadsessie kun je de voorstoelen in de duurdere versies achterover kantelen en zelfs een bovenbeensteun uitklappen. De EV9 is standaard met zeven zitplaatsen uitgevoerd, waarbij de inzittenden op de middelste zitrij een bank bemannen en over twee stoelen op de derde zitrij beschikken. Optioneel bestel je de auto in zeszits configuratie, waarna zes losse stoelen in de Kia worden geplaatst. De middelste stoelen zijn dan draaibaar, zodat je in vergaderopstelling zit. Het plaatsen van de kleine in zijn kinderzitje is dan ook geen probleem, want je kunt de stoel een kwartslag richting de deuropening draaien.

Gebruik je de vergaderopstelling, dan moet je het goed kunnen vinden met degene die tegenover je zit. Enig overleg waar je de benen plaatst is nodig, want veel ruimte blijft er

dan niet over. Ook als iedereen dezelfde richting op kijkt moet er afstemming zijn over wie welke ruimte inneemt. Doordat de batterij onder de vloer is geplaatst, zit je namelijk met iets opgetrokken knieën en kun je de benen minder diep uitstrekken. Met zes of zeven volwassenen reizen is dus mogelijk, maar niet zonder dat alle inzittenden wat inschikken. Zelfs met alle stoelen uitgeklapd blijft er best wat bagageruimte over. Handig is dat de je de rolhoes mooi kunt wegbergen onder de vloer, zodat die niet rondslingert. En de laadkabel plaats je in de ruimte onder de motorkap, dus daar hoef je voor de kofferruimte geen rekening mee te houden. De frunk is met de sleutel al op afstand te ontgrendelen, handig als je aan komt lopen om de laadkabel op te bergen. Met een druk op de knop leg je alle stoelen plat, zodat een vlakke laadvloer ontstaat. De achterste stoelen zijn ook weer elektrisch op te klappen, bij de middelste rij moet dat handmatig gebeuren.



Echt snel laden

De Kia EV9 is qua ontwerp revolutionair, maar ook de technische basis is vernuftig te noemen. We kennen het snelle 800 volts platform al van onder meer de EV6, maar in de

test-EV9 met twee elektromotoren en een actieradius van net iets meer dan 500 kilometer bewijst het snelladen zich opnieuw. Lange afstanden zijn niet alleen goed af te leggen door het hoge niveau van comfort aan boord (het blijft stil en behaaglijk binnenin de auto), maar ook zeker doordat je na een snelle stop weer met 80% rijbereik verder kunt. Je mag zelfs een aanhangwagen van maximaal 2.500 kg geremd trekken, wat natuurlijk een flinke hap uit het rijbereik als gevolg heeft. Maar als je na net iets meer dan een kwartier weer door kunt, is een caravanvakantie heel goed mogelijk met deze Koreaan. We rijden de auto in een koudere periode (5-10 graden) en weten net iets meer dan 400 kilometer uit een batterijlading te halen. Er is dan ook een gigantische batterij onder de auto geplaatst, met iets meer dan 100 kWh brutocapaciteit. Onder de 23 kWh/100km zijn wij in de testweek niet gekomen, dus heel energiezuinig kunnen we de EV9 met dual motor ook weer niet noemen.

Door naar een snellaadlocatie te navigeren weet de auto dat hij de batterij moet voorverwarmen voor een hoger laadvermogen. Maar je kunt die voorconditionering ook zelf activeren in het menu, zonder de navigatie te gebruiken. Handig als je veelal dezelfde route aflegt en al weet waar je wilt laden. We rijden de vierwielaangedreven versie met 384 pk, genoeg om de vrij zware Kia in 5,3 seconden van 0 naar 100 te katapulteren. Dat forse gewicht merk je tijdens het rijden echter wel, zeker als je niet volledig beladen bent. Waar duurdere premiumconcurrenten vaak van luchtvering (in ieder geval op de achteras) worden voorzien, moet de EV9 het met bladveren stellen. De demping past zich wel automatisch aan de gewichtsbelasting aan, maar toch kan dat niet voorkomen dat de auto bij vlagen stoterig aanvoelt. Niet helemaal zoals je verwacht bij een kilometervreter als deze EV9, al is het gelet op de kosten ook wel te verklaren dat duurdere luchtvering achterwege werd gelaten.

In bochten merk je minder dat je zoveel massa in beweging hebt, want de auto weet overhellen goed te voorkomen. Het blijft een kolossale SUV, waarmee je op pad bent. Dat merk je bij manoeuvreren in stadsverkeer en bij parkeeracties, maar ook als je de rijbaanhulp op de snelweg aanzet. De auto lijkt zelf best moeite te hebben met zijn breedte, want je hebt constant te maken met stuurcorrecties omdat het systeem vindt dat je te dicht op de middenlijn van de twee weglijnen rijdt. De overige rijhulpsystemen zijn

echter bijzonder goed, prettig is bijvoorbeeld dat het voldoende is als je hand op het stuur ligt bij het gebruik van de autopilot. In bijvoorbeeld een Tesla krijg je regelmatig het verzoek om even aan het stuur te trekken, maar dat is in de Kia dus niet nodig.



Geen gelijke

De Kia EV9 is met recht het vlaggenschip van het Koreaanse merk, dat laat zien wat we de komende periode ook van meer betaalbare modellen mogen verwachten. Bijvoorbeeld de V2G-functie, die je in staat stelt om stroom op te slaan in de autobatterij en dat later weer terug te leveren aan het stroomnet of je huishouden. Je moet er uiteraard wel een geschikte laadpaal voor hebben, maar daar kan de Kia-dealer je over adviseren.

Een vlaggenschip heeft zijn prijs en dat is bij de EV9 niet anders. In stijl en comfort met zes medepassagiers rondrijden kost je minstens 67.995 euro. Voor de sterkere AWD-versie tel je minstens 71.495 euro neer. De geteste GT-Line Launch Edition is van alle gemakken voorzien, alleen een trekhaak, metallic lak en zes stoelen zijn een optie.

Gelet op de vele extra's vinden we 7.400 euro extra voor die uitrusting ten opzichte van de basisversie helemaal niet gek, maar het totaalbedrag van iets meer dan 80 mille laat ons toch even slikken.

Toch zijn er niet veel elektrische concurrenten die plaats bieden aan zeven inzittenden, en ten opzichte van de goedkopere Mercedes-Benz EQB heb je echt veel meer binnenruimte en luxe. Bovendien laat Kia met deze auto zien waartoe het in staat is en daar profiteren we zometeen vanaf de veel kleinere EV3 al van. Laten we dus vooral ook Kia en Hyundai in de gaten houden de komende jaren, want de echte Aziatische vernieuwing lijkt uit die hoek te komen.

Plus

- + Zeer vooruitstrevende techniek
- + Origineel ontwerp
- + Stil en luxueus aan boord

Min

- Wel erg zwaar en zonder luchtvering
- Irritante rijbaanhulp