



Ein Gespann mit Power

Der KIA EV9 ist einer der sehr wenigen vollelektrischen Fahrzeuge, der in der Lage ist, eine Zuglast von 2,5 Tonnen zu ziehen. Wer also vollelektrisch mit seinen Pferden unterwegs sein möchte, hat mit dem KIA EV9 einen Top Partner gefunden.



Zielstrebig und ohne zu zögern, geht es in den hellen und freundlich gestalteten Anhänger. Mit der verschiebbaren Trennwand, kann man ängstlichen Pferden den Eintsieg etwas erleichtern.

Das ist mal ein Gespann mit Zugkraft, an das nur wenige seiner Klasse herankommen. Die Rede ist KIA's neuem Bullen, dem vollelektrischen KIA EV9. Nicht mehr und nicht weniger als 2,5 Tonnen kann das Kraftpaket ziehen. Mit dem Anhänger geht im Kia EV9 einiges. Vorausgesetzt, man entscheidet sich für die passende Motorisierung. Denn der einmotorige EV9 mit 204 PS Leistung darf nur bis zu 900 kg wiegende Anhänger ziehen, der zweimotorige mit 385 PS Leistung und Allradantrieb aber bis zu 2,5 Tonnen schwere Anhänger. Damit übertrumpft der Kia EV9 locker die Konkurrenten Nio EL7 (zieht bis zu 2,0 Tonnen schwere Anhänger), Audi Q8 e-tron und Mercedes EQE SUV (ziehen bis zu 1,8 Tonnen). Nur das Tesla Model X und der BMW iX können mit fast 2,3 und 2,5 Tonnen vergleichbar viel Gewicht ziehen.

Nicht nur seine Größe macht den EV9 zum Spitzenmodell der Kia-Familie. Bei Batterie und Aufladen kann das SUV auf den aktuellen Stand der Technik zurückgreifen und spielt damit

auch im Konkurrenzumfeld ganz oben mit. Herzstück ist die 800-Volt-Technologie, wie sie etwa auch der Kia EV6 und die Konzernbrüder Hyundai im Ioniq 5 und Ioniq 6 nutzen. Der üppig dimensionierte 99,8-kWh-Akku soll so in 15 Minuten bis zu 249 Kilometer Reichweite laden können. Beachtliche 210 kW Leistung stehen dafür zur Verfügung, etwas mehr als z.B. beim Mercedes EQS SUV. 563 Kilometer weit soll das E-SUV mit Hinterradantrieb laut WLTP kommen, der Allradler schafft etwa 50 km weniger.

Fahrende Powerbank

Mit der 800-Volt-Technik will Kia auch in Richtung bidirektionales Laden einen weiteren Schritt machen. Der EV9 ist als „fahrende Powerbank“ konzipiert und soll – wo das technisch schon möglich ist – den Strom aus der Batterie an das eigene Haus oder sogar ins öffentliche Netz abgeben können. Konkret nützlich kann es aber jetzt schon werden, etwa für Wohnwagenbesitzer: Mit der für ein E-Auto beachtlichen 2,5 →



Auch das Heck des KIA EV9 ist designtechnisch gelungen.



Der EV9 wurde nach der neuen Kia-Designphilosophie „Opposites United“ gestaltet.

Dank der Rückfahrkamera hat man den Anhänger beim Zurücksetzen immer im Blick.



→ Tonnen Anhängelast, lässt sich nicht nur ein Caravan ziehen. Über die zur konventionellen Steckdose wandelbaren Ladebuchse lassen sich dann auch Campinggeräte mit Strom versorgen. Zwei Meter breit, 1,75 Meter hoch und knapp drei Tonnen schwer. Das klingt erstmal nach behäbigem Boliden, tatsächlich fährt sich der EV9 aber überraschend agil. Insgesamt setzt Kia beim Antrieb merklich eher auf Alltagstauglichkeit und nicht wie Tesla Model X und BMW iX auf Spitzenleistungen. Die Lenkung ist erfreulich direkt und die 283 kW/385 PS machen sich beim Überholen auf der Landstraße positiv bemerkbar. Bei freier Strecke gerät dem EV9 sein hohes Gewicht zum Vorteil, dann segelt der Koloss sanft über die Straße. Nur in engen Kurven merkt man dann doch auch die Höhe und Länge des Fahrzeugs, geruhames Fahren ist sicherlich der bevorzugte Modus.

Orientierung am Familienvan

Während die äußere Form die eines robusten SUVs ist, hat Kia sich bei den Sitzen eher am klassischen Familienvan orientiert. Standardmäßig kommt der EV9 als Siebensitzer. Platz ist im Innenraum aber dennoch eine ganze Menge. Löst man einen kleinen Hebel an der Unterseite aus, lassen sich die Sitze im Fond um 180 Grad nach hinten bzw. 90 Grad zur Tür hin drehen. Und auch auf den Vordersitzen sitzt bzw. liegt man zumindest in der GT-Line komfortabel: Sie lassen sich auf Knopfdruck in eine fast horizontale Position bringen, mit zusätzlicher Beinauflage kann man dann bequem den Park- oder Ladestopp überbrücken. Bei umgeklappter dritter Reihe schafft der Siebensitzer 807 Liter (Sechssitzer 828 Liter). Sind alle Reihen flachgelegt, kommt man auf 2.318 Liter (Sechssitzer 2.393 Liter). Seinem Luxusanspruch kommt der EV9 mit serienmäßig elektrischer Umklappfunktion in der dritten Reihe nach. Im Cockpit hat sich Kia ganz der herrschenden Designlogik aktueller E-Autos angepasst. Zwei 12,3-Zoll-Bildschirme ergeben zusammen eine durchgängige Bildschirmfläche, dazwischen ein 5,3-Zoll-Touchscreen, auf dem nur die Klimatisierung gesteuert wird.

Nachhaltige Materialien

Bei den eingesetzten Materialien hat man sich der Nachhaltigkeit verschrieben. Statt tierischem Leder kommen Werkstoffe aus recycelten PET-Flaschen und Fischernetzen zum Einsatz, Bio-Lacke wurden aus Rapsöl und Bio-Kunststoff aus Maisextrakt gewonnen. Kia will damit den Wandel hin zu „nachhaltigen Mobilitätslösungen“ einläuten. Wie nachhaltig der Akku im EV9 produziert wird, sagt Kia nicht. Kia will mit seinem neuen Flaggschiff zeigen, dass es auch im Premiumsegment mithalten kann. Und auf technischer Ebene gelingt das problemlos, 800 Volt-Technik und die entsprechend starke Ladeleistung machen den EV9 zum ernsthaften Konkurrenten für Audi Q8 e-tron, Mercedes EQS SUV und →

Zurück vom Turnier, geht es in den Stall.





Der KIA EV9 ist einer von sehr wenigen vollelektrischen Fahrzeugen, dem es in die Wiege gelegt ist, eine Zuglast von 2.500 Kilogramm zu ziehen.

→ Co. Doch der Premiumanspruch hat auch seinen Preis: 72.490 Euro kostet die Basisversion (150 kW/204 PS) mit Heckantrieb, mit Allradantrieb sind 4.000 Euro mehr zu zahlen. Für die stärkere und besser ausgestattete GT-Line werden 82.380 Euro fällig.

Kia hat angekündigt, dass das EV-Sortiment noch kräftig wachsen soll. Für Europa besonders interessant: Der Kia EV2, ein kleiner Stromer, der weniger als 30.000 Euro kosten soll.

Immer mautfrei unterwegs

Wer nun mit dem KIA EV9 mehr vorhat, der ist mit einem Böckmann Anhänger gut beraten und weiterhin mautfrei unterwegs! Denn ein solches Gespann bleibt unter der kritischen Grenze und ist damit immer von der Maut befreit. Denn seit dem 1. Juli 2024 werden Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse des Zugfahrzeugs von über 3,5 Tonnen auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen mautpflichtig. Die Mautkosten variieren je nach Schadstoffklasse zwischen 15,10 € und 24,80 € pro 100 Kilometer. Dies kann bei einer Jahresfahrleistung von etwa 5.000 Kilometern auf mautpflichtigen Straßen zu erheblichen Kosten führen. In diesem Beispiel zwischen 1.240 € (Euro 1) und 755 € (Euro 5) im Jahr. ■

Hartmut Adam

Technische Daten Kia EV9 AWD GT-line

MOTOR: E-Auto mit Allrad

LEISTUNG: 283 kW – 385 PS

LÄNGE: 5,01 m

BREITE: 1,98 m

HÖHE: 1,76 m

RADSTAND: 3,10 m

VMAX: 200 km/h

BESCHLEUNIGUNG: 0 – 100 km/h: 5,3 Sek.

VERBRAUCH NACH WLTP: 22,8 kWh/100 km

REICHWEITE: 505 km

KOFFERRAUM-VOLUMEN: 333 – 2.393 l

MAX. DREHMOMENT: 700 Nm

BATTERIE-KAPAZITÄT: 99,8 kWh

LADELEISTUNG: bis 210 kW

LADEDAUER: (von 10 auf 80 Prozent) 24 Min.

PREIS: ab 82.380 Euro

www.kia.com

Ein schönes Paar - Der Kia EV9 und der Böckmann Comfort.



Hell und freundlich gestaltet, lädt das Modell Comfort von Böckmann, die Pferde zum Einstieg ein.

Fotos: Marcus Werner

Böckmann - Mehr als 60 Jahre Tradition



ANHANG ERSTER KLASSE

Die Firma Böckmann ist ein Familienbetrieb mit langer Historie. Anton Böckmann gründete im Jahr 1956 das Unternehmen. Zu diesem Zeitpunkt waren der Hufbeschlag und das Reparieren von landwirtschaftlichen Maschinen der Schwerpunkt der Aufträge. Es war Tradition, dass an Sonntagen die Familie in die Kirche ging und danach durften die vier Söhne Tönne, Klaus, Gilbert und Roger die familieneigenen Ponys reiten. Die anfänglichen Reitstunden wurden immer intensiver und so mussten irgendwann die Ponys zu Turnieren transportiert werden. Die Idee für einen Ponyanhänger war geboren. Sobald die Söhne den Ponys entwachsen waren und auf Pferde umgesattelt hatten, wurden aus den Ponyanhängern Pferdeanhänger. Im Jahr 1958 fertigt Böckmann neben Pferdeanhängern auch

Gummiwagen. In den 60er Jahren startet bereits die Serienproduktion und das Unternehmen zieht 1971 in das Lastruper Gewerbegebiet um. 1972 präsentiert die Firma Böckmann zum ersten Mal ihren Pferdeanhänger aus Aluminium auf der Weltmesse des Pferdesports: Der Equitana. In den 70er Jahren kommen noch Ponykutschen in das Portfolio und in den 80er folgen Flugcontainer für Pferde. Es folgen in den nächsten Jahrzehnten weitere Innovationen auf dem Gebiet des Pferde-transports wie z.B. das Paniksystem, das mittlerweile zum Standard im Pferdeanhängerbau geworden ist oder die Einführung des tiefgelegten Comfort-Federungs-Fahrgestells (CFFplus) für mehr Fahr- und Federungskomfort. Auch das Design wird im Laufe der Jahre immer wichtiger und Böckmann

überrascht immer wieder mit tollen Formen, Linien und Farben. Die Modellpalette wächst und wächst. Hier wird jeder fündig, der einen Anhänger benötigt. Klaus Böckmann leitet die Böckmann Fahrzeugwerke bis heute. Aber auch die bereits dritte Generation ist dem Pferdevirus verfallen und interessiert sich für das Anhängergeschäft. Stella und Justus Böckmann sind in die Geschäftsführung eingetreten, um das Unternehmen auch in Zukunft erfolgreich weiterzuführen. Für unser Shooting wurde das Modell Comfort in der Farbe Skylight verwendet. Das Modell ist mit reichlich Platz für zwei Pferde und einem Sattelraum ausgestattet. Das Modell Comfort ist ab 9.590 Euro zu haben.

www.boeckmann.com