



KIA Soul 1.6 CRDi Spirit

Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagen-Klasse (94 kW / 128 PS)

Nach drei Jahren Bauzeit erhielt der Kia Soul ein Facelift. Es beschränkt sich hauptsächlich auf optische Modifikationen. Zudem wurde der Verbrauch des 1.6-Liter-Diesels gesenkt, und das Schaltgetriebe bekam einen sechsten Gang. Durch die hohe Bauform haben die vorderen Passagiere genügend Bewegungsfreiheit. Trotz der geringen Außenlänge von 4,10 Metern finden auch groß gewachsene Personen im Soul Platz, das Kofferraumvolumen fällt jedoch überschaubar aus. Mit dem drehmomentstarken Dieselmotor können gute Fahrleistungen erreicht werden, der Verbrauch geht mit 5,1 Liter auf 100 Kilometer in Ordnung. Beim ADAC Crashtest erzielte er ein gutes Fünf-Sterne-Ergebnis. Die hier getestete Variante ist ab einem stolzen Preis von über 22.000 Euro zu haben, komplett ausgestattet ist er dann bereits. Aufgrund der hohen monatlichen Kosten fällt die Wirtschaftlichkeit entsprechend schlecht aus.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Citroen C3 Picasso, Ford B-Max, Lancia Musa, Opel Meriva, Renault Modus, Skoda Roomster.

+ gutes Raumangebot, durchzugsstarker Motor

- hoher Anschaffungspreis, teurer Unterhalt, hoher Wertverlust



ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

5,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,4 Langstrecke

3,1 Transport

2,2 Fahrspaß

3,9 Preis/Leistung

Die Karosserieverarbeitung des neuen Kia Soul wirkt auf den ersten Blick solide, doch im Detail sind auch leichte Schwächen erkennbar. So sind die Fensterrahmen unsauber verschweißt und die Umbördelungen an Türen und Klappen nicht besonders hochwertig. Der Innenraum wird durchwegs von Kunststoff dominiert, was nicht sehr einladend wirkt. Die Plastikteile sind zwar teils unpräzise geformt, wirken aber solide. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Der Entriegelungshebel befindet sich aber recht gut zugänglich zwischen Fahrersitz und Türschweller. Die Front- und Heckstoßstangen besitzen in der Mitte einen unlackierten Bereich, welcher vor kleinen Remplern schützen soll, die seitlichen Ecke der Stoßstangen sind dagegen ungeschützt. Sie sind mehrteilig und erlauben bei kleinen Beschädigungen einen Teilersatz. Die Seitenleisten schützen vor dagegenschlagende Türen, sind aber nicht komplett durchgängig.

⊖ Der Motorraum ist nach unten offen und somit nicht gegen eintretenden Schmutz geschützt. Zudem erhöhen die entstehenden Luftverwirbelungen den Verbrauch. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Ottokraftstoff befüllt werden, was teure Folge Reparaturen zur Folge haben kann. Das Öffnen der Motorhaube erfordert etwas Fingerspitzengefühl - offen gehalten wird sie nur von einem unpraktischen Haltestab.

Im Bereich Alltagstauglichkeit verpasst der Soul knapp eine gute Bewertung. Die maximale Zuladung beträgt 440 kg

+ Mit einer Tankfüllung kann eine Reichweite von über 900 Kilometern realisiert werden. Auf der stabilen Dachreling dürfen bis zu 70 kg Gepäck transportiert werden. Der Innenraum bietet vier vollwertige Sitzplätze - der hintere Mittelsitz ist als Notsitz für kurze Strecken ausgeführt.

⊖ Nach einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, welches nur bei kleinen Beschädigungen Hilfe bietet. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergebens.

Der Kia Soul erhält bei der ADAC-Rundumsichtmessung eine befriedigende Note. Vor allem die hinteren Säulen schränken den Blick nach schräg hinten ein. Das zusätzliche Dreiecksfenster ist zu klein und zu hoch angebracht, dadurch bringt es keine Vorteile. Die Sicht in den Innen- und Außenspiegeln ist zufriedenstellend.

+ Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick. Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen. Die hintere Einparkhilfe ist serienmäßig verbaut. Ebenso unterstützt eine Rückfahrkamera beim Einparken. Bei starkem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit bei wechselnden Lichtverhältnissen.



Die besonders breiten Dachsäulen schränken den Blick nach schräg hinten erheblich ein.

⊖ Der Bodenblick auf Hindernisse hinter dem Fahrzeug ist aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe schlecht. Für den Soul sind weder automatisch abblendende Spiegel noch Xenon- oder Kurvenlicht erhältlich. In den Außenspiegeln fehlt ein asphärisch gestalteter Bereich, um Fahrzeuge im toten Winkel besser erkennen zu können.

2,1 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen stellt keine große Anforderung dar.

⊕ Durch die hohe Dachlinie und die optimale Höhe des Sitzes kann man vorn besonders leicht ein- und aussteigen. Auch hinten ist der Zustieg einfach und bequem, da die hinteren Türen weit öffnen und ein recht großer Einstiegsbereich freigegeben wird. Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloser Zugang erhältlich, bei dem der Schlüssel nur mitgeführt werden muss, ent- und verriegelt wird per Fingertipp (im Testwagen verbaut). Haltegriffe sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden, nicht aber für den Fahrer. Nach dem Aussteigen können die Scheinwerfer noch für eine gewisse Zeit zum Ausleuchten der Heimwegs aktiviert werden.

⊖ Die Türbremsen sind recht schwach ausgelegt, dadurch können die Türen bei Steigungen kaum offen gehalten werden.

2,9 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen des Kia Soul beträgt nur magere 230 l.

⊕ Durch Umklappen der Rücksitze lässt sich das Kofferraumvolumen auf 570 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Durch die fast senkrechte Heckklappe lässt sich das Fahrzeug gut bis zum Dach beladen.

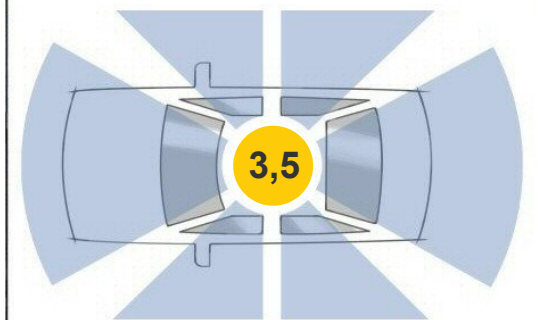
2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Aufgrund der hohen Ladekante von knapp 79 cm muss das Gepäck weit angehoben werden. Innen stört der geringe Höhenunterschied der Ladekante dagegen kaum.

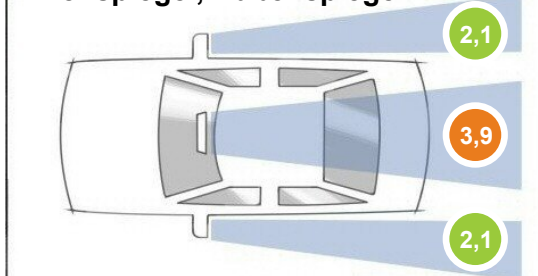
⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht entriegeln und einfach über einen gut greifbaren Griff anheben. Sie öffnet weit, so dass sich selbst Personen bis 1,90 m nicht den Kopf anstoßen. Durch das quadratische Format der Ladeöffnung lässt sich der Kofferraum gut nutzen und ist aufgrund seiner geringen Tiefe gut zugänglich.

⊖ Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

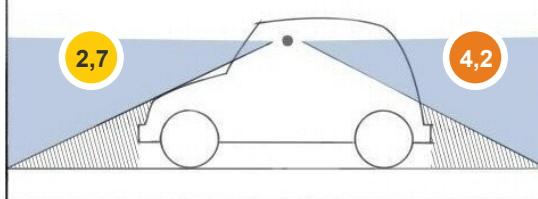
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Mit nur 230 l Kofferraumvolumen bietet der Soul relativ wenig Platz für das Gepäck.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die asymmetrisch (60:40) klappbare Rücksitzlehne lässt sich mit wenigen Handgriffen einfach betätigen. Die Sitzflächen sind nicht klappbar, es entsteht allerdings trotzdem ein durchgängig ebene Ladefläche.

– Für kleine Gegenstände gibt es kaum sinnvolle Unterbringungsmöglichkeiten.

2,5 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Die Bedienung des Soul kann nicht vollends überzeugen.

+ Der Kia Soul lässt sich nach kurzer Eingewöhnungszeit einfach bedienen. Das Lenkrad ist höhenstellbar, Pedale und Schalthebel sind gut angeordnet. Der Scheibenwischer besitzt zwei Wischergeschwindigkeiten, stufenlose Intervallschaltung und Antippfunktion. Der Heckwischer hat eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Permanentschaltung. Die Heizungsbedienelemente und das Radio sind gut erreichbar, weit oben im Armaturenräger angebracht. Die Bedienung gestaltet sich einfach und sinnfälliger. Das Radio kann auch über Lenkradtasten eingestellt werden, der Lautsprecherklang des optionalen Soundsystems ist ordentlich. Alle Fenster lassen sich elektrisch öffnen. Allerdings besitzt nur das Fahrerfenster eine Abwärtsautomatik. Vorne wie hinten finden man ausreichend viele Ablagen, vorn gibt es sogar Flaschenhalter. Die Innenraumbeleuchtung ist gut, vorne gibt es Leseleuchten hinten eine zentrale Lampe. Das zweigeteilte Handschuhfach ist groß. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder Heckklappe wird der Fahrer über eine Warnlampe gewarnt.

– Nicht alle Schalter sind zufriedenstellend beleuchtet. Die Schalter für die Fensterheber, die Spiegeleinsteller und den Einstellknopf für die Tageskilometer findet man im Dunkeln kaum. Der Bordcomputer ist stark abgespeckt, ihm fehlen einige sonst klassenübliche Funktionen. Ebenso vermisst man die ansonsten meist verbauten Ausstattungsdetails wie ein Regensensor oder ein Navigationssystem. Zum Anlegen der Rücksitzgurte sind zwei Hände erforderlich, weil die Schösser nicht fixiert sind. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Angeschallte Insassen können auf den vorderen Plätzen kaum die geöffneten Türen erreichen. Die Fensterheber besitzen keinen Einklemmschutz, wodurch vor allem spielende Kinder einer großen Verletzungsgefahr ausgesetzt sind. Ein heute üblicher Tippblinker ist im Soul nicht vorhanden.



Der Soul bietet im Innenraum eine gute Verarbeitungsqualität und angenehme Oberflächen. Die Funktionalität des Fahrerplatzes lässt nach wie vor noch Raum für Verbesserungen.

2,0 Raumangebot vorne*

+ Das Raumangebot vorne ist großzügig bemessen. Die Beinfreiheit reicht für Personen bis 1,90 Körpergröße, die Kopffreiheit würde sogar für weitaus größere Personen ausreichen. Ebenso überzeugt die üppige Innenbreite.

1,9 Raumangebot hinten*

+ Das Fahrzeug ist hinten mit zwei vollwertigen Sitzen und einem etwas schmälere Notsitz ausgestattet. Auch hinten fühlt man sich aufgrund der großen Innenbreite kaum beengt. Die Beinfreiheit reicht auch hier bis 1,90 m große Personen (Vordersitze auf 1,85 m eingestellt). Die Kopffreiheit ist herrschaftlich.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Soul werden keine unterschiedlichen Sitzvarianten angeboten.

2,8 KOMFORT

2,6 Federung

Die Federung des Soul zeigt sich relativ ausgewogen mit einer deutlichen Tendenz zum Straffen. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse werden ordentlich abgefedert, bei langen Bodenwellen neigt das Fahrzeug dazu, etwas nachzuschwingen. Besonders bei voll beladenem Fahrzeug ist dieser Effekt spürbar. Seitenneigung und Vertikalbewegungen halten sich noch in Grenzen, wenn das Fahrzeug auch etwas zum Wippen über die Querachse tendiert. Auf Kopfsteinpflaster treten im Innenraum deutliche Rappel- und Dröhngeräusche auf.

2,8 Sitze

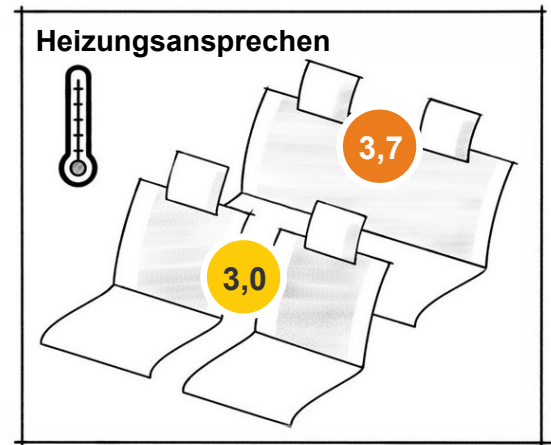
Der Fahrersitz ist höhenstellbar, am Beifahrerplatz kann nur die Lehnenneigung und die Längseinstellung justiert werden. Die straff gepolsterten Vordersitze sind zufriedenstellend ausgeformt. Die bequemen Sitzflächen bieten gute Oberschenkelunterstützung. Angenehm hoch sind die Lehnen. Nur der Rückenbereich wird zu wenig unterstützt. Auch um die Seitenführung in Kurven dürfte es besser bestellt sein. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen. Die hinteren Sitze sind dank angenehmer Lehnenneigung und großem Abstand zwischen Sitzfläche und Fahrzeugboden bequem. Nur der Seitenhalt ist aufgrund der wenig ausgeformten Lehnen gering. Den Lederbezügen fehlt es im Sommer etwas an Atmungsaktivität.

2,4 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h ist mit 68,1 dB (A) angenehm niedrig. Störend wirken aber die Windgeräusche, welche mit steigender Geschwindigkeit deutlich lauter werden. Der Motor hält sich dagegen akustisch angenehm zurück.

3,2 Klimatisierung

Das Ansprechen der Heizung vorne ist akzeptabel, hinten dauert es nur geringfügig länger, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Die maximale Heizleistung ist dagegen nur ausreichend. Die Temperaturverteilung der serienmäßigen Klimaautomatik lässt sich nur im Gesamten für das komplette Fahrzeug regeln. Auch die Luftmengenverteilung wird gemeinsam und in vorgegebenen Kombinationen vorgenommen. In der Ausstattungsvariante Spirit ist für die vorderen Sitze serienmäßig eine Sitzheizung verbaut. Allerdings besitzt diese nur eine Stufe (an oder aus), die Temperatur kann dadurch nicht optimal angepasst werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

⊕ Der 1,6-l-Dieselmotor mit 94 kW/128 PS sorgt für gute Fahrleistungen. Dank des recht früh anliegenden maximalen Drehmoments von 260 Nm kann der Kia Soul auch bei den Elastizitätsmessungen überzeugen. Der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der kleine Van in 6,4 Sekunden. Nur im größten, dem sechsten Gang verliert der Kia etwas an Durchzugskraft.

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Dieselmotors ist einwandfrei. Vibrationen oder störende Brummfrequenzen sind kaum vorhanden.

2,3 Schaltung

Das Sechsgang-Schaltgetriebe überzeugt mit seiner Präzision.

⊕ Alle Vorwärtsgänge lassen sich recht präzise und mit wenig Kraftaufwand einlegen. Zudem erlauben die kurzen Schaltwege schnelle Gangwechsel. Die Kupplung lässt sich fein dosieren.

⊖ Der Rückwärtsgang lässt sich kaum einlegen, ohne das es im Getriebe kracht.

2,3 Getriebeabstufung

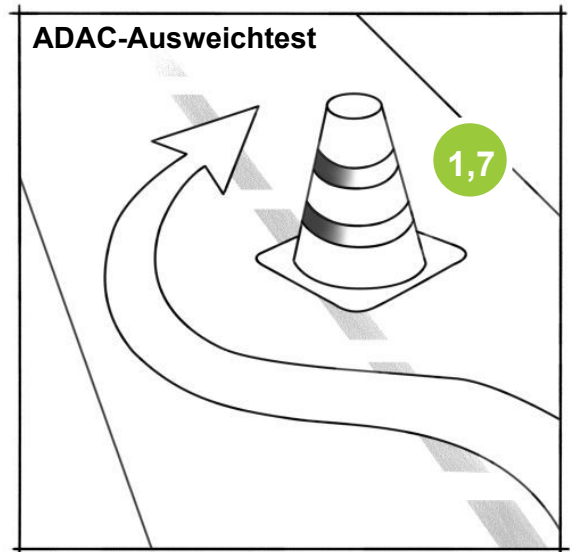
⊕ Die Abstufungen des manuellen Sechsganggetriebes passen gut zum drehmomentstarken Motor. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit 2.500 Touren. Das niedrige Drehzahlniveau spart Kraftstoff.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

Der Kia Soul zeigt eine gute Fahrstabilität, selbst bei hohem Tempo.

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls, reagiert das Fahrzeug gutmütig und untückisch. Spurrillen bringen das Fahrzeug trotz der üppigen Serienbereifung nicht aus der Ruhe, einzig die etwas ausgeprägte Seitenwindempfindlichkeit erfordert öfters leichte Lenkkorrekturen. Den ADAC-Ausweichtest meistert der Soul problemlos. Das Fahrzeug zeigt beim Gegenlenken eine doch deutliche Untersteuertendenz, die etwas ruppigen aber sehr effektiven ESP-Eingriffe stabilisieren das Fahrzeug, wodurch es immer lenkbar bleibt. Das Fahrzeug zeigt keine Kipp- oder Schleudertendenz. Bei wenig griffiger Fahrbahn greift die elektronische Stabilitätskontrolle ein und verhindert das Durchdrehen der Vorderräder. In schnell gefahrenen Kurven ist der Soul ganz klar untersteuernd ausgelegt - ein Fahrverhalten, das auch von wenig geübten Fahrern gut kontrolliert werden kann. Durch die untersteuernde Auslegung zeigt der kleine Van kaum Lastwechselreaktionen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,8 Lenkung*

Der große Wendekreis vermasselt der guten Lenkung die Note.

⊕ Die Lenkung spricht spontan an und ist relativ zielgenau. Nur die Mittenzentrierung dürfte sich noch etwas besser erfüllen lassen. Beim Rangieren gefällt der geringe Kraftaufwand und die zufriedenstellende Direktheit. Trotz der geschwindigkeitsabhängigen elektrohydraulischen Lenkunterstützung würde man sich bei hohen Geschwindigkeiten einen besseren Fahrbahnkontakt wünschen.

⊖ Der Wendekreis von über 11 m ist für ein Fahrzeug dieser Klasse hoch.

3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Kia Soul durchschnittlich nur 39,2 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Hankook Ventus Prime 2 der Größe 225/45 R18 95V). Dank des Bremsassistenten spricht die Bremse bei einer Notbremsung spontan an. Die Dosierbarkeit ist zufriedenstellend, das Fahrzeug hält beim Bremsen ordentlich die Spur.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** Der neue Kia Soul ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Die LED-Heckleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut erkannt. Der Motor kann nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein unbeabsichtigtes Anfahren verhindert wird.
- Seit dem Facelift ist das Reifendruck-Kontrollsystem aus der Aufpreisliste verschwunden. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage kann keine Fahrtrichtungsanzeige per Blinker vorgenommen werden - etwas hinderlich beim Abschleppen.

Passive Sicherheit - Insassen

Der Insassenschutz gefällt, mit Ausnahme der hinteren Kopfstützen.

- +** Beim ADAC Crashtest erhält der Soul 87% der möglichen Punkte für seinen Insassenschutz (Test vor Facelift). Er wird serienmäßig mit Front-, Seiten und durchgängigen Kopfairbags ausgeliefert. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe selbst für 1,92 m große Personen, der Abstand zum Kopf ist dank aktiver Kopfstützen sehr gering. Beide vorderen Sitze sind mit Gurtwarnern ausgestattet, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden kann auf einem Display in der Mittelkonsole abgelesen werden. An den stabilen Bügeltürgriffen können nach einem Unfall hohe Zugkräfte aufgebracht werden - eine lobenswerte Neuerung seit dem Facelift.
- Die hinteren Kopfstützen können nur für kleine Personen ausreichend weit herausgezogen werden (bis 1,65 m), zudem sind sie zu weit vom Kopf entfernt um bei einem Heckaufprall optimal wirken zu können. Warndreieck und Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug. Ebenso sucht man vergebens nach vernünftigen Zurrösen im Kofferraum.

Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit überzeugt der Soul nicht vollends.

- +** Beim ADAC Crashtest erreicht der Soul im Bereich Kindersicherheit 86 % der möglichen Punkte (Test vor Facelift). Der Beifahrerairbag lässt sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, dadurch dürfen auch auf dem Beifahrersitz Kindersitze transportiert werden. Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze einfach und lagestabil befestigt werden. Die äußeren hinteren Sitze sind serienmäßig mit Isofix und zusätzlichen Ankerhaken ausgestattet. Hohe Kindersitze finden auf allen Sitzen ausreichend Platz. Der Fahrzeughersteller erlaubt vorn wie hinten Universalsitze aller Altersklassen.
- Kindersitze können auf der Rückbank nicht lagestabil befestigt werden, da die Gurtschlösser an losen Bändern hängen und die Sitzflächen viel zu weich sind. Zudem sind die Gurtanlenkpunkte und die Gurtschlösser seitlich versetzt und deshalb nicht optimal. Außerdem sind sie nicht verwechslungssicher. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden. Die elektrischen Fensterheber besitzen keinen Einklemmschutz, obwohl hohe Schließkräfte erreicht werden - es besteht sehr hohe Verletzungsgefahr für spielende Kinder. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen genutzt werden.

3,5 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest werden im Bereich Fußgängerschutz nur 39 % der möglichen Punkte erreicht (Test vor Facelift). Vor allem die Außenbereiche und die Vorderkante der Motorhaube sind noch zu aggressiv.

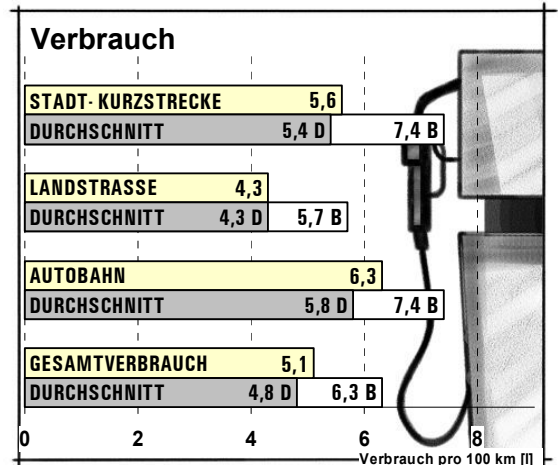
3,2 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Kia Soul 1,6 CRDi liegt laut ADAC EcoTest bei durchschnittlich 5,1 l auf 100 km. Innerorts sind es 5,6 l, außerorts 4,3 l und auf der Autobahn 6,3 l. Dadurch erreicht der Kia Soul mit einem CO₂-Ausstoß von 163 g/km 22 Punkten beim ADAC EcoTest.

2,6 Schadstoffe

Der Schadstoffausstoß ist für ein modernes Diesel-Fahrzeug relativ hoch, wodurch der Soul nur 34 von 50 Punkten im ADAC EcoTest erhält. Dies führt zu einer Gesamtbewertung von nur 56 Punkten und somit zu schwachen drei Sterne.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

5,1 AUTOKOSTEN

3,7 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten. Auch wenn sich der Soul mit relativ günstigem Dieselmotorkraftstoff begnügt, die Betriebskosten liegen nur im Mittelfeld.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ KIA gewährt eine siebenjährige Herstellergarantie bis maximal 150.000 km.

4,0 Wertstabilität*

- Trotz Facelift hat der Soul schon eine beachtliche Bauzeit hinter sich. Ein Modellwechsel rückt näher. Deswegen wird dem kleinen Van im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

4,6

Kosten für Anschaffung*

– Der Einstiegspreis für die günstigste Benzinervariante liegt bei günstigen 15.900 Euro. Der hier getestete Diesel mit der teuersten Ausstattungsvariante kostet deutlich mehr. Mehr als 22.000 Euro sind für den Kia Soul 1,6 CRDi Spirit fällig. Immerhin erhält man ein gut ausgestattetes Fahrzeug - bereits in Grundausrüstung ist alles vorhanden, was man in dieser Klasse erwarten kann.

5,5

Fixkosten*

– Hohe Steuern für den Dieselmotor (190 Euro/Jahr) und durchwegs ungünstige Versicherungsklassen sorgen für sehr hohe Fixkosten.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

– Der hohe Anschaffungspreis, der immense Wertverlust und die Fixkosten lassen den Soul auch bei den absoluten monatlichen Kosten schlecht aussehen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 GDI	1.6 CRDi (DPF)
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1582
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	94 (128)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	166/4850	260/1900
0-100 km/h[s]	10,4	10,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,4 S	4,9 D
CO2 [g/km]	149	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/17	18/23/19
Steuer pro Jahr [Euro]	110	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	512	550
Preis [Euro]	15.900	20.100

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1582 ccm
Leistung	94 kW (128 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	260 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R18V
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/4,3/6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	163 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4120/1785/1610 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2010 mm
Leergewicht/Zuladung	1350 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	230 l/570 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1300 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	48 l
Reichweite	940 km
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	88 Euro
Monatliche Fixkosten	127 Euro
Monatlicher Wertverlust	268 Euro
Monatliche Gesamtkosten	596 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/19
Grundpreis	22.100 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe (6-Stufen)	1.250 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Audioanlage (CD-MP3)	Serie
Fahrersitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry (Paket P1)	1.290 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhenstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und anklappbar)	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro
Leichtmetallfelgen (18 Zoll)	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	2,6
Verarbeitung	3,3	Fahrstabilität	2,0
Alltagstauglichkeit	2,6	Lenkung*	2,8
Sicht	2,8	Bremse	3,0
Ein-/Ausstieg	2,1	Sicherheit	2,8
Kofferraum-Volumen*	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,8	Kindersicherheit	3,3
Innenraum	2,5	Fußgängerschutz	3,5
Bedienung	3,0	Umwelt/EcoTest	3,2
Raumangebot vorne*	2,0	Verbrauch/CO ₂ *	3,8
Raumangebot hinten*	1,9	Schadstoffe	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,8		
Federung	2,6		
Sitze	2,8		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	3,2		
Motor/Antrieb	2,2		
Fahrleistungen*	1,9		
Laufkultur	2,3		
Schaltung	2,3		
Getriebeabstufung	2,3		

AUTOKOSTEN

5,1

Betriebskosten*	3,7
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	4,0
Kosten für Anschaffung*	4,6
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	5,5

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen