ADAC

Autotest

KIA Soul 1.6 CRDi Spirit

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (94 kW / 128 PS)

EcoTest ★★★☆☆

Es ist verblüffend, wie ein komplett neu entwickeltes Auto seinem Vorgänger ähneln kann. Zum Frühjahr 2014 wurde der Kia Soul neu aufgelegt. Während der Laie auf den ersten Blick kaum erkennt, dass sich an dem kantigen Koreaner etwas verändert hat, wirbt Kia damit, dass kein Karosserieteil vom Vorgänger übernommen wurde. Die Karosserie wurde steifer und größer. Auch das Fahrwerk wurde überarbeitet, bietet aber keine nennenswerten Vorteile beim Komfort oder bei der Fahrstabilität. Umso mehr gefallen die neuen, bequemen Sitze. Das Platzangebot im Innenraum ist herrschaftlich. Neben einem neuen Infotainmentsystem gibt es jetzt auch Sicherheitssysteme wie Reifendruckkontrolle, Spurhalte- und Fernlichtassistent. Der 1,6-Liter-Diesel ist ein alter Bekannter aus dem Vorgängermodell. Mit seinen 94 kW/128 PS zeigt er nur durchschnittliche Fahrleistungen. Beim ADAC EcoTest reicht es bei einem Testverbrauch von 5,6 l/100 km für drei Sterne. Der getestete Diesel-Soul kostet 24.990 Euro - ein stolzer Preis in der unteren Mittelklasse. Navigationssystem, elektrische Sitzeinstellung und Lederbezüge müssen trotzdem zusätzlich bezahlt werden. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Citroen C4 Picasso, Dacia Duster, Mini Countryman, Nissan Juke, Opel Mokka, Peugeot 3008, Skoda Yeti, Suzuki SX4.

ADAC-URTEIL

2,6	AUTOTEST
3,6	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,7	Familie
2,9	Stadtverkehr
2,3	Senioren
2,4	Langstrecke
3,0	Transport
3,1	Fahrspaß
3,1	Preis/Leistung

⊕ gutes Raumangebot, kräftige Bremsanlage, große Reichweite

⊖ hoher Anschaffungspreis, kleiner Kofferraum, teure Versicherungseinstufung, keine Xenonscheinwerfer erhältlich

Stand: September 2014
Text: Stefan Giuliani

2,8 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Die Karosserieverarbeitung des neuen Kia Soul wirkt auf den ersten Blick solide, doch im Detail sind auch leichte Schwächen erkennbar. So sind die Fensterrahmen der Türen unsauber verschweißt und die Lackqualität auf den Innenseiten von Front- und Heckklappe ist dürftig. Die Karosseriefalze sind nun aber, im Vergleich zum Vorgänger, sehr ordentlich ausgeführt und abgedichtet. Im Innenraum findet man eine Mischung aus Hartplastik, geschäumten Kunststoffteilen, Klavierlack- und Aluapplikationen sowie Lederimitat. Die Verarbeitung stellt zufrieden. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Der Entriegelungshebel befindet sich aber recht gut zugänglich im Bereich des Fahrerplatzes. Die Stoßfänger sind mehrteilig ausgeführt und ermöglichen bei kleineren Beschädigungen Teilersatz. Leider sind alle Teile mit empfindlichem Lack überzogen. Die Türausschnitte wurden ordentlich abgedichtet. An den Schwellern verhindern Schutzleisten dass der Lack zerkratzt wird. Der Unterboden ist zum Großteil mit Abdeckungen versehen, wodurch unnötige Luftwirbel und somit auch der Kraftstoffverbrauch reduziert werden. Beim neuen Soul wird die Motorhaube jetzt erfreulicherweise von Gasdruckfedern offen gehalten.

⊖ Seitlich ist die Karosserie kaum geschützt. Stoßleisten gibt es nur an Radläufen und Schwellern - diese sind zudem lakiert. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Ottokraftstoff befüllt werden, was teure Folgereparaturen zur Folge haben kann.

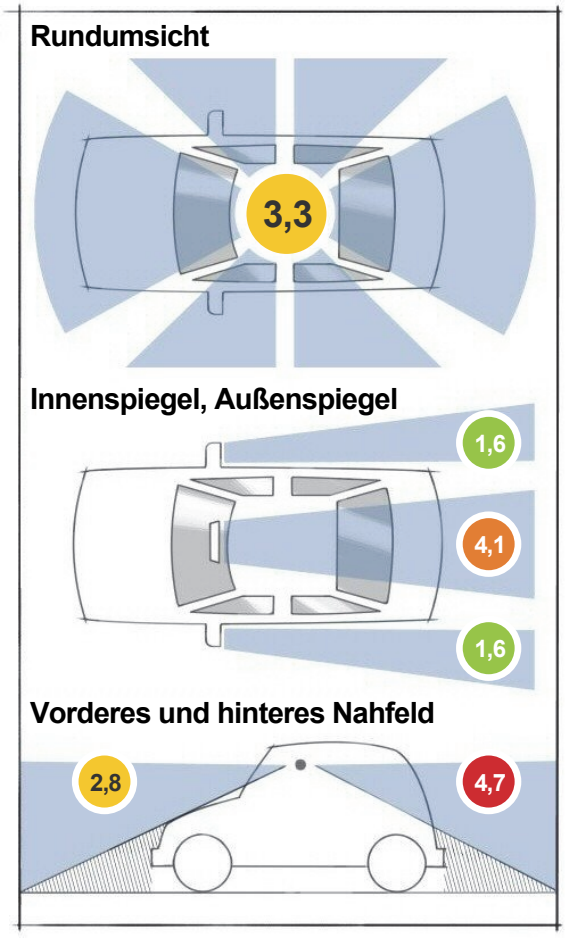
2,3 Alltagstauglichkeit

Dem Soul dürfen maximal 490 kg zugeladen werden. Die maximale Anhängelast beträgt 1.300 Kilogramm, ungebremste Anhänger sind bis 550 Kilogramm zulässig. Serienmäßig findet man ein Notrad an Bord

⊕ Mit einer Tankfüllung von 54 Litern kann eine Reichweite von über 960 Kilometern realisiert werden (basierend auf dem EcoTest-Verbrauch). Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen bis zu 80 kg Gepäck transportiert werden. Der Innenraum bietet vier vollwertige Sitzplätze - der hintere Mittelsitz ist als Notsitz ausgeführt, der sich eher für Kurzstrecken eignet. Aufgrund der kompakten Karosserie findet man auch in der Innenstadt leicht einen Parkplatz. Die maximale Stützlast beträgt 80 kg. So dürfen auch Radträger mit zwei E-Bikes befestigt werden.

2,6 Sicht

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 C- und D-Säulen verschmelzen zu einer undurchsichtigen Barriere.



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

© ADAC e.V.

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick. Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen. Die Außenspiegel sind großzügig dimensioniert, der Linke hat einen asphärischen Bereich, um den toten Winkel deutlich zu reduzieren. Bei Regen werden die Scheiben großflächig gewischt. Vorn und hinten sind serienmäßig Einparkhilfen verbaut, die Hindernisse optisch und akustisch signalisieren. Ebenso unterstützt serienmäßig eine Rückfahrkamera beim Einparken. Bei starkem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab. Tagfahrlicht sorgt tagsüber für gute Erkennbarkeit. Das Fernlicht wird automatisch ein- und ausgeschaltet.

⊖ Der Bodenblick auf Hindernisse hinter dem Fahrzeug ist aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe schlecht. Der Innenspiegel bietet keine ausreichende Sicht nach hinten. Für den Soul sind weder automatisch abblendende Außenspiegel noch Xenon- oder Kurven- und Abbiegelicht erhältlich.

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

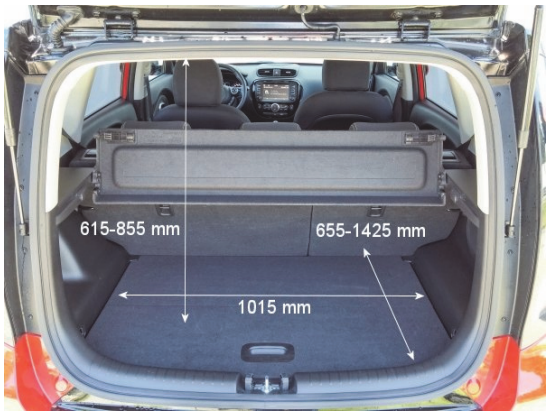
2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ 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. Beim Spirit ist serienmäßig ein schlüsselloser Zugang verbaut, bei dem der Schlüssel nur mitgeführt werden muss, ent- und verriegelt wird per Fingertipp. 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 Schweller sind sehr breit und auch relativ hoch, wodurch mit einem großen Schritt in das Fahrzeug gestiegen werden muss. Vorn sind die Türrasten etwas zu schwach ausgelegt, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten.

4,2 Kofferraum-Volumen*

⊖ Das Kofferraumvolumen des Kia Soul beträgt unterhalb der Gepäckraumabdeckung nur magere 205 l. Selbst wenn man bis zum Dach belädt beträgt das Volumen nur 350 Liter. Das reicht für sechs handelsübliche Getränkekisten. Durch Umklappen der Rücksitze lässt sich das Kofferraumvolumen auf 580 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Durch die fast senkrechte Heckklappe lässt sich das Fahrzeug gut bis zum Dach beladen. Nutzt man das maximale Volumen, können 1.170 Liter zugeladen werden.



Mit 205 l Volumen ist der Kofferraum des neuen Soul trotz gestiegener Außenmaße noch kleiner als beim Vorgänger.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht entriegeln, die Taste dazu fängt sich aber gerne etwas Schmutz ein. Die Klappe öffnet weit, sodass sich selbst Personen bis 1,86 m nicht den Kopf anstoßen. Durch das quadratische Format der Ladeöffnung lässt sich der Kofferraum gut nutzen. Dank der geringen Tiefe kommt man gut an die Gepäckstücke. Beim Ausladen muss das Gepäck nur sechs Zentimeter angehoben werden, um die Ladekante zu überwinden. Die fest eingebaute Gepäckraumleuchte rechts wird links von einer LED-Lampe unterstützt, die als Taschenlampe entnommen werden kann.

© ADAC e.V.

⊖ Aufgrund der hohen Ladekante von 78 cm muss das Gepäck beim Beladen weit angehoben werden.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich von vorn und hinten ohne große Mühen umklappen. Dann entsteht eine nahezu ebene Ladefläche. Kleine Gegenstände können an Befestigungshaken im Kofferraum fest gemacht werden. Zudem gibt es unter dem Kofferraumboden Staumöglichkeiten mit 50 Liter Volumen. Im Kofferraum ist eine 12-Volt-Steckdose eingebaut.

⊖ Achtet man beim Aufrichten der Lehnen nicht auf die Gurte, so können sie eingeklemmt und beschädigt werden.

2,0 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Der Innenraum ist ordentlich verarbeitet, die Funktionalität einfach und logisch, was eine spürbare Verbesserung zum Vorgänger darstellt.

⊕ Die Bedienelemente sind logisch angeordnet. Der Kia Soul lässt sich nach kurzer Eingewöhnungszeit einfach bedienen. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite großzügig justieren. Pedale und Schalthebel sind gut angeordnet. Das Gaspedal ist stehend ausgeführt, unter dem Bremspedal kann man aber beim Wechseln vom Gas zur Bremse mit der Schuhsohle hängen bleiben. Die Starttaste ist in der Mittelkonsole zwar etwas ungewöhnlich angeordnet, aber gut zu bedienen. Die Bedienelemente der Beleuchtung sind im Blinkerhebel untergebracht. Im Alltag wird man die Steuerung aber der Fahrlichtautomatik überlassen. Zudem wird der Fernlicht automatisch geschaltet. Auch der Scheibenwischer wird per Sensor aktiviert - die Empfindlichkeit kann eingestellt werden. Der Heckwischer hat eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Permanentschaltung. Die Heizungsbedienelemente und das Radio sind gut erreichbar, weit oben im Armaturenträger angebracht. Die Bedienung gestaltet sich einfach und sinnfällig. Die Heckscheibenheizung wird nach 20 Minuten automatisch abgeschaltet und verschwendet somit keine Energie. Die Umluftfunktion wird automatisch gesteuert. Das Radio wird per Touchscreen und Lenkradtasten eingestellt, der Lautsprecherklang des optionalen Soundsystems ist sehr gut. Alle Fenster lassen sich elektrisch öffnen. Allerdings besitzen nur die vorderen eine Auf- und Abwärtsautomatik und einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Vorn findet man ausreichend viele Ablagen inklusive Flaschenhalter und Brillenfach. Die Instrumente sind bei Tag und Nacht einwandfrei ablesbar. Das Handschuhfach ist groß und kann mit der Klimaautomatik gekühlt werden. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder bei offener Heckklappe wird der Fahrer über eine Warnlampe gewarnt. Die Außenspiegel werden elektrisch beheizt, eingestellt und angeklappt. Auf langen Fahrten unterstützen der serienmäßige Tempomat und das optionale Navigationssystem.

⊖ Die mechanischen Sitzeinsteller können nicht vollends überzeugen. Vor allem die grob gerastete Lehneneinstellung wäre mit einem Handrad besser ausgestattet. Hinten fehlt es an sinnvollen Ablagen. Zudem gibt es im Fond keine Leselampen. Die Schalter für die Spiegeleinsteller sind nicht beleuchtet. Zum Anlegen der Rücksitzgurte sind zwei Hände erforderlich, weil die Schlösser nicht fixiert sind. Angeschnallte Insassen können auf den vorderen Plätzen kaum die geöffneten Türen erreichen.

© ADAC e.V.

1,9 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorn ist großzügig bemessen. Die Beinfreiheit reicht für Personen bis 1,95 Körpergröße, die Kopffreiheit würde sogar für weitaus größere Personen ausreichen. Ebenso überzeugt die üppige Innenbreite. Trotz einer hohen Scheibenlinie ist das subjektive empfinden einwandfrei.

1,7 Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten fühlt man sich aufgrund der großen Innenbreite kaum beengt. Die Beinfreiheit reicht auch hier für 1,95 m große Personen (Vordersitze auf 1,85 m eingestellt). Die Kopffreiheit ist herrschaftlich.

Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Soul werden keine unterschiedlichen Sitzvarianten angeboten.

2,7 KOMFORT

2,7 Federung

Der Soul ist recht straff abgestimmt, die Federwege fallen kurz aus. Auf langen Wellen liegt er deswegen solide, aber auch auf kurzwelliger Fahrbahn ist das Auto nicht unkomfortabel. Die Unebenheiten werden ordentlich abgefedert, die Karosserie ist dabei aber in ständiger, nervöser Bewegung. Vor allem der Hinterachse fehlt es noch etwas an Feinschliff. Der Soul hat auch eine deutliche Stuckerneigung. Erstaunlich gut schluckt das Fahrwerk Einzelhindernisse, wie abgesenkte Kanaldeckel. Querfugen werden hingegen deutlich von den Insassen wahrgenommen. Raue Fahrbahnbeläge sorgen im Innenraum für unangenehme Geräusche. Seitenneigung und Vertikalbewegungen halten sich noch in Grenzen, wenn das Fahrzeug auch etwas zum Nicken tendiert. Auf Kopfsteinpflaster treten im Innenraum deutliche Rappel- und Dröhngeräusche auf.

2,5 Sitze

⊕ Im neuen Soul sitzt man komfortabel. Der Fahrersitz ist höheneinstellbar, am Beifahrerplatz fehlt diese Möglichkeit leider. Die Polsterung ist bequem, die Kontur der Vordersitze einwandfrei. Angenehm hoch sind die Lehnen. Der Seitenhalt in schnell gefahrenen Kurven geht in Ordnung. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen er sitzt auch auf langen Strecken entspannt. Auch die hinteren Sitze sind dank angenehmer Lehnenneigung und großem Abstand zwischen Sitzfläche und Fahrzeugboden bequem. Die sehr hohe Lehne und die Flächen sind schön geformt, die Polsterung komfortabel. Auch hinten sitzt man sehr ordentlich.

⊖ Einstellbare Lordosenstützen gibt es nicht.

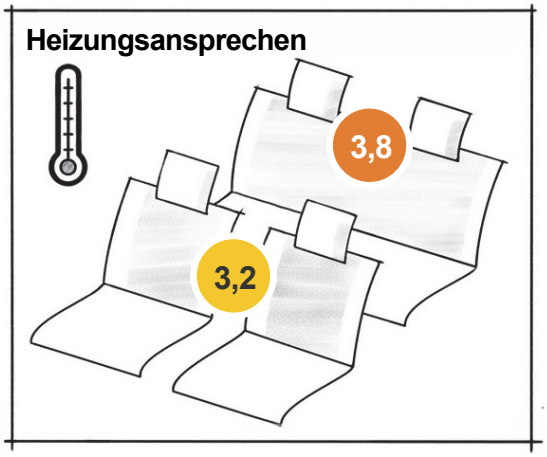
© ADAC e.V.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h ist mit 67,6 dB (A) angenehm niedrig. Der Motor hält sich akustisch vornehm zurück, die Windgeräusche halten sich in akzeptablen Grenzen. Nur die Reifen rollen etwas laut ab.

3,2 Klimatisierung

Vorn wie hinten liefert der Soul beim ADAC Heizungstest ein durchschnittliches Ergebnis ab. Vor allem auf den hinteren Plätzen dürfte sich der Innenraum etwas schneller erwärmen. 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. Es ist eine automatische Umluftfunktion vorhanden. 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.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Der 1,6-l-Dieselmotor mit 94 kW/128 PS sorgt für akzeptable Fahrleistungen. Trotz des recht früh anliegenden maximalen Drehmoments von 260 Nm bietet der Soul nur eine durchschnittliche Durchzugskraft. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der kleine Van in 7,1 Sekunden (3. Gang). Bei den Elastizitätsmessungen im vierten und im fünften Gang vergehen 10,0 bzw. 14,6 Sekunden. Im lang übersetzten sechsten Gang zeigt sich der Kia sehr schlapp. Ganze 23,2 Sekunden vergehen, bis er von 60 auf 100 km/h beschleunigt hat.

2,5 Laufkultur

⊕ Man nimmt im Innenraum schon Vibrationen vom Vierzylinder-Diesel wahr. Diese halten sie aber in akzeptablen Grenzen. Bei niedrigen Drehzahlen bleibt der Motor akustisch sehr zurückhaltend. Nutzt man aber das volle Drehzahlband, so wird er laut und knurrig.

2,3 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe überzeugt mit seiner Präzision. Alle Vorwärtsgänge lassen sich recht präzise und mit wenig Kraftaufwand einlegen. Zudem erlauben die relativ kurzen Schaltwege schnelle Gangwechsel. Die Kupplung lässt sich fein dosieren. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer dabei den richtigen Gang zu finden und somit sparsam zu fahren. Am Berg wird das Fahrzeug automatisch kurz festgehalten und erleichtert somit das Anfahren.

© ADAC e.V.

⊖ Der Rückwärtsgang lässt sich kaum einlegen, ohne das es im Getriebe kracht. Für den Soul ist kein Start-Stopp-System erhältlich.

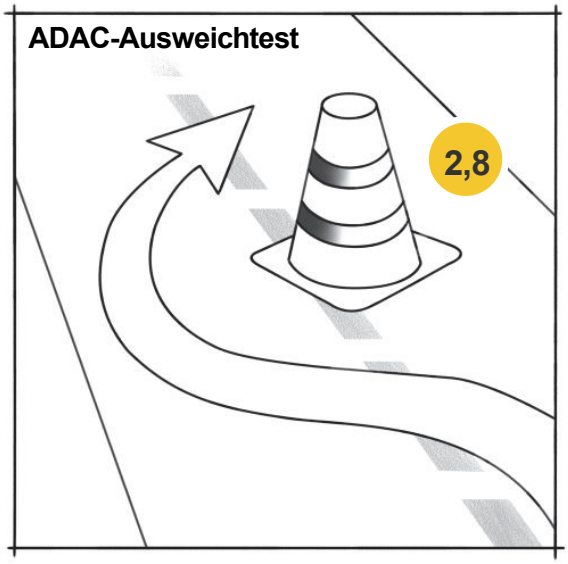
2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des manuellen Sechsganggetriebes passen gut zum drehmomentstarken Motor. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit 2.600 Touren. Ein recht guter Kompromiss um den Soul nicht noch schlapper zu machen, aber nicht unnötig Kraftstoff zu verschwenden.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls, reagiert das Fahrzeug gutmütig und untückisch. Spurrillen bringen das Fahrzeug trotz der üppigen Serienbereifung nicht aus der Ruhe. Den ADAC Ausweichtest zeigt sich der Soul im kompletten Parcours übersteuernd. Bereits beim Anlenken drängt er mit dem Heck deutlich nach außen, war sich beim Gegenlenken zu einem kräftigen Übersteuern entwickelt. In der Ausfahrgasse beendet er den Test mit einem kräftigen Gegenpendler. Durch das leichte Heck lässt er sich aber agil und zügig durch den Parcours fahren. Bei wenig griffiger Fahrbahn greift die elektronische Traktionskontrolle 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.

2,6 Lenkung*

Um die Mittellage bietet die Lenkung nicht viel. Sie ist schlecht zentriert und spricht auch nur sehr unwillig an. Auch bei größeren Lenkwinkel reagiert sie verzögert, dann aber fast etwas giftig. Die Zielgenauigkeit kann kaum kritisiert werden, der Fahrer dürfte aber etwas mehr Rückmeldung erhalten. Die Lenkkräfte der serienmäßigen Flex-Steer-Lenkung lassen sich einstellen. So kann man im Stadtverkehr die Lenkkräfte senken, wodurch das Einparken leicht von der Hand geht. Auf der Landstraße sollte man hingegen eher eine geringere Servounterstützung wählen um eine bessere Rückmeldung zu genießen. Der Wendekreis von 11,3 m kann in dieser Klasse noch toleriert werden. Von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen nötig.

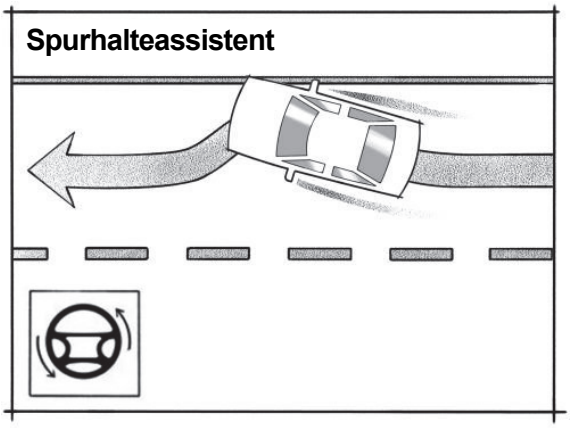
1,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Kia Soul durchschnittlich nur 34,9 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Nexen Nblue HD der Größe 225/45 R18 94V). Die Bremse spricht gut an, die Dosierbarkeit ist zufriedenstellend. Das Fahrzeug hält beim Bremsen ordentlich die Spur.

© ADAC e.V.

2,4 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

⊕ Der neue Kia Soul ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Serienmäßig ist im Kia die Gegenlenkunterstützung VSM verbaut, welche die Lenkkräfte dementsprechend reguliert, dass der Fahrer keine zu heftigen oder zu zaghaften Lenkbewegungen einsteuert. In den Rädern sind serienmäßig Drucksensoren eingebaut, die laufend den Reifenluftdruck kontrollieren und dem Fahrer signalisieren, sollte ein Rad an Luft verlieren. Ebenfalls serienmäßig ist der Spurhalteassistent LDWS verbaut, der den Fahrer warnt, wenn er versehentlich von der Fahrspur abkommt. Das akustische Signal nervt aber. Ohne Aufpreis ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem man die maximale Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs begrenzen kann. In Gefahrensituationen kann der Limiter per Kick-Down-Funktion überschritten werden. 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. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

⊖ An den Türen sind weder Rückstrahler noch Leuchten verbaut, die den nachfolgenden Verkehr vor den geöffneten Türen warnen könnten. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage kann keine Fahrtrichtungsanzeige per Blinker vorgenommen werden - etwas hinderlich beim Abschleppen.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtest lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch nicht vor.

⊕ Der Soul wird serienmäßig mit Front-, Seiten und durchgängigen Kopfairbags ausgeliefert. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe selbst für zwei Meter große Personen, der Abstand zum Kopf ist sehr gering - so können die Kopfstützen optimal wirken. Beide vorderen Sitze sind mit Gurtwarnern ausgestattet, welche Gurte der Rücksitzbank verwendet werden, wird dem Fahrer signalisiert. An den stabilen Bügeltürgriffen können nach einem Unfall hohe Zugkräfte aufgebracht werden.

⊖ Die hinteren Kopfstützen können nur für kleine Personen ausreichend weit herausgezogen werden (bis 1,68 m), zudem sind sie relativ weit vom Kopf entfernt. Warndreieck und Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug. Ebenso sucht man vergebens nach vernünftigen Zurrösen im Kofferraum.

© ADAC e.V.

2,4 Kindersicherheit

Ein ADAC Crashtest lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch nicht vor.

⊕ Der Beifahrerairbag lässt sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, dadurch dürfen auch auf dem Beifahrersitz rückwärtsgerichtete Kindersitze angebracht werden. Die äußeren hinteren Sitze sind serienmäßig mit Isofix und zusätzlichen Ankerhaken ausgestattet. Dort, wie auch auf dem Beifahrersitz, können Kindersitze auch mit den Gurten sicher und lagestabil befestigt werden. Hohe Kindersitze finden auf allen Sitzen ausreichend Platz. Der Fahrzeughersteller erlaubt vorn wie hinten Universalsitze aller Altersklassen.

⊖ Die elektrischen Fensterheber besitzen keinen Einklemmschutz, obwohl hohe Schließkräfte erreicht werden - es besteht sehr hohe Verletzungsgefahr für spielende Kinder. Der hintere Mittelsitz ist aufgrund der schlecht positionierten Gurtanlenkpunkte nur eingeschränkt für Kindersitze geeignet. Die losen Gurtschlösser erschwerten das Befestigen von Kindersitzen auf allen hinteren Plätzen.

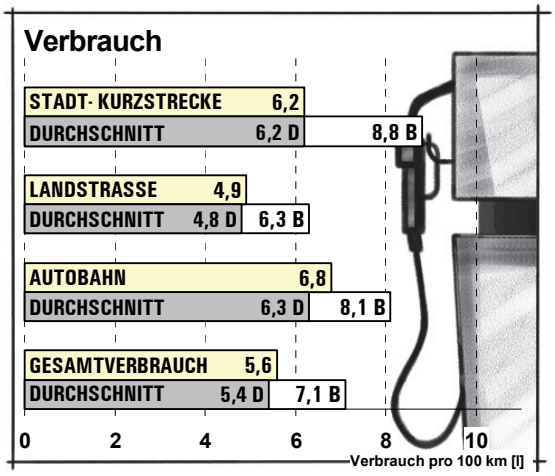
3,0 Fußgängerschutz

Ein ADAC Crashtest lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch nicht vor. Aufgrund von Erfahrungswerten wird dem Soul ein nur durchschnittlicher Fußgängerschutz prognostiziert.

3,0 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Kia Soul 1,6 CRDi liegt laut ADAC EcoTest bei durchschnittlich 5,6 l auf 100 km. Innerorts sind es 6,2 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,8 l. Mit einer CO2-Bilanz von 180 g/km sammelt der Kia beim ADAC EcoTest 22 Punkte.



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

2,2 Schadstoffe

⊕ Trotz etwas erhöhten Stickoxid-Werten auf der Autobahn bekommt der Soul für seinen Schadstoffausstoß 38 von 50 Punkten. Insgesamt reicht es im ADAC EcoTest zu 60 Punkten, wofür er drei Sterne erhält.

© ADAC e.V.

3,6 AUTOKOSTEN

3,0 Betriebskosten*

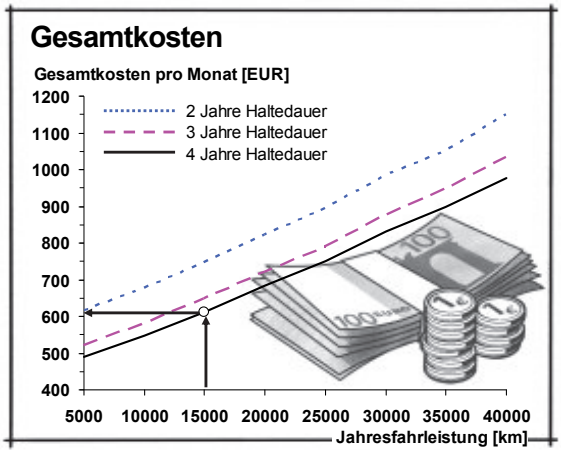
Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten. Auch wenn sich der Soul mit relativ günstigem Dieselkraftstoff begnügt, die Betriebskosten liegen nur im Mittelfeld.

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.

⊖ Durch die üppige Bereifung ist mit sehr hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 611 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,4 Wertstabilität*

⊕ Der Soul wurde komplett neu entwickelt. Ein Modellwechsel liegt in weiter Ferne. Deswegen wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

4,0 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Einstiegspreis für die günstigste Benzinvariante liegt bei günstigen 16.990 Euro. Der getestete Diesel mit der teuersten Ausstattungsvariante kostet deutlich mehr. 24.990 Euro sind für den Kia Soul 1,6 CRDi Spirit fällig. Navigation, Leder und Schiebedach bezahlt man dann trotzdem noch zusätzlich.

4,5 Fixkosten*

⊖ Hohe Steuern für den Dieselmotor (226 Euro/Jahr) und durchwegs ungünstige Versicherungsklassen (KH: 17/VK: 21/TK: 20) sorgen für sehr hohe Fixkosten.

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten liegen im Mittelfeld. Daran ändert auch der gute Werterhalt des Koreaners nichts.

© ADAC e.V.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 GDI	1.6 CRDi
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1582
Leistung [kW (PS)]	97 (132)	94 (128)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	161/4850	260/1900
0-100 km/h[s]	11,0	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,8 S	5,0 D
CO2 [g/km]	158	132
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/20	17/21/20
Steuer pro Jahr [Euro]	158	226
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	527	611
Preis [Euro]	16.990	24.990

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
E	= Strom

© ADAC e.V.

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)	235/45R18V
Reifengröße (Testwagen)	**235/45R18V**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,25/11,1 m**
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	**7,1 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**34,9 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**5,6 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**6,2/4,9/6,8 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	132 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**180 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**67,6 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4140/1800/1606 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2020 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1430 kg/490 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**205 l/580 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	54 l
Reichweite	**960 km**
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**109 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**86 Euro**
Monatliche Fixkosten	**118 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**298 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**611 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/20
Grundpreis	24.990 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 2013 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 01.03.2013 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)	1.500 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorn + hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (CD-MP3)	Serie
Fahrersitz, höheneinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höheneinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und anklappbar)	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro
Leichtmetallfelgen (18 Zoll)	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	1.890 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,6**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,8**
Verarbeitung	2,7
Alltagstauglichkeit	2,3
Sicht	2,6
Ein-/Ausstieg	2,2
Kofferraum-Volumen*	4,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,6
Innenraum	**2,0**
Bedienung	2,1
Raumangebot vorne*	1,9
Raumangebot hinten*	1,7
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,7**
Federung	2,7
Sitze	2,5
Innengeräusch	2,1
Klimatisierung	3,2
Motor/Antrieb	**2,6**
Fahrleistungen*	3,2
Laufkultur	2,5
Schaltung	2,3
Getriebeabstufung	2,3

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,2**
Fahrstabilität	2,4
Lenkung*	2,6
Bremse	1,7
Sicherheit	**2,4**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Kindersicherheit	2,4
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt/EcoTest	**3,0**
Verbrauch/CO2*	3,8
Schadstoffe	2,2

AUTOKOSTEN **3,6**

Betriebskosten*	3,0
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,4
Kosten für Anschaffung*	4,0
Fixkosten*	4,5
Monatliche Gesamtkosten*	3,4

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.