



KIA Soul EV

Fünftüriges SUV in der Kleinwagenklasse
(81 kW / 110 PS)

Mit dem Soul EV bietet nun auch Kia ein Elektrofahrzeug an. Die Implementierung des elektrischen Antriebs in die Soul-Karosserie ist Kia gut gelungen. Der 81 kW/110-PS-Elektromotor ist kräftig, die Laufkultur vorbildlich. Die Antriebsgeräusche verschwinden hinter den restlichen Fahrgeräuschen. Beim ADAC EcoTest reicht es für ein gutes Fünf-Sterne-Ergebnis. Das Fahrwerk fällt im Vergleich zum herkömmlichen Soul deutlich ausgewogener aus - es federt vor allem auf kurzen Wellen wesentlich sensibler. Das Platzangebot im Innenraum ist herrschaftlich. Neben einem neuen Infotainmentsystem gibt es jetzt auch Sicherheitssysteme wie Reifendruckkontrolle und Fernlichtassistent. Der Spurhalteassistent ist für die elektrische Variante aber nicht erhältlich. Kia hat extra ein innovatives Heiz- und Klimatisierungssystem entwickelt, das sparsam mit der wertvollen elektrischen Energie umgeht. Trotzdem bleibt die Reichweite die Achillesferse des Elektroautos. Die im EcoTest ermittelte Reichweite von 165 Kilometer schrumpft schnell, wenn man elektrische Verbraucher in Betrieb nimmt. Der Soul EV kostet 30.790 Euro, der Wertverlust ist immens. Klar fallen die Betriebskosten eines Elektroautos überschaubar aus. Der deutlich höhere Anschaffungspreis rückt die Kostenbilanz des Kia Soul EV aber in ein schlechtes Licht. Bis dato bleibt die Elektromobilität Fortbewegung für Idealisten.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** BMW i3, Renault ZOE.

+ gutes Raumangebot, gelungener Antrieb, gutes EcoTest-Ergebnis, angenehmer Ein- und Ausstieg

- hoher Anschaffungspreis, teure Versicherungseinstufung, keine modernen Lichtsysteme erhältlich, recht geringe Reichweite



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

4,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

2,7 Stadtverkehr

2,3 Senioren

5,0 Langstrecke

3,5 Transport

2,8 Fahrspaß

3,4 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 der Türen unsauber verschweißt und die Lackqualität auf den Innenseiten von Front- und Heckklappe ist dürrtig. 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 Alu-Applikationen sowie Lederimitat. Die Verarbeitung stellt zufrieden. Die Ladeklappe ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Die Entriegelungstaste befindet sich aber recht gut zugänglich im Armaturenbrett. Der Unterboden ist komplett glattflächig verschlossen. Durch die am Unterboden angebrachten Akkus hat der Soul EV aber eine deutlich reduzierte Bodenfreiheit. 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. Beim neuen Soul wird die Motorhaube jetzt erfreulicherweise von Gasdruckfedern offen gehalten.

⊖ Seitlich ist die Karosserie kaum geschützt. Dagegen schlagende Türen verursachen daher sofort Lackschäden.

Dem Soul dürfen maximal 430 kg zugeladen werden. In Grundausstattung wird der Soul EV mit einem Netzanschluss für Haushalts-Steckdosen ausgeliefert (230 V/2,3 kW). Damit dauert ein Ladevorgang 10 - 14 Stunden. Wird der Kia mit einem Mennekes-Ladekabel Typ 2 ausgerüstet, können die Akkus an einer öffentlichen Ladesäule oder einer Wallbox in vier bis fünf Stunden vollgeladen werden. Die Schnellladefunktion ermöglicht es, die Akkus mit einer Ladezeit von rund einer halben Stunde zu 80 % aufzufüllen. Diese basiert auf dem CHAdeMO-System - das in Europa weit verbreitete CCS-System ist für den Soul nicht erhältlich. Kia hat für den elektrischen Soul ein innovatives Heiz- und Klimatisierungssystem entwickelt, das auf einer Wärmepumpe basiert. Es nutzt die wertvolle elektrische Energie deutlich effizienter, kann aber eine Reduzierung der Reichweite trotzdem nicht unterbinden.

⊕ 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.

⊖ Mit einer Batterieladung (27 kWh) ist nur eine Reichweite von 165 Kilometern realisierbar. Als Grundlage für die Reichweitenermittlung wurde der im ADAC EcoTest gemessene durchschnittliche Stromverbrauch ohne Berücksichtigung der Ladeverluste herangezogen. Dachträger können nicht montiert werden. Ebenso ist für den elektrischen Soul keine Anhängerkupplung zulässig. So können weder Anhänger gezogen noch Radträger angebracht werden. Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das lediglich bei kleinen Beschädigungen Hilfe leistet. Für den elektrischen Soul werden auch keine Alternativen angeboten. Der Ladestecker kann auch bei verriegeltem Fahrzeug abgezogen werden und ist somit weder gegen Diebstahl noch vor Sabotage geschützt.

2,7 Sicht

Der Kia Soul erhält bei der ADAC Rundumsichtmessung eine befriedigende Note. Vor allem die breiten 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.

⊕ 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 können gegen Aufpreis Einparkhilfen bestellt werden, die Hindernisse optisch und akustisch signalisieren. Ebenso unterstützt serienmäßig eine Rückfahrkamera beim Einparken. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab. LED-Tagfahrlicht sorgt tagsüber für gute Erkennbarkeit.

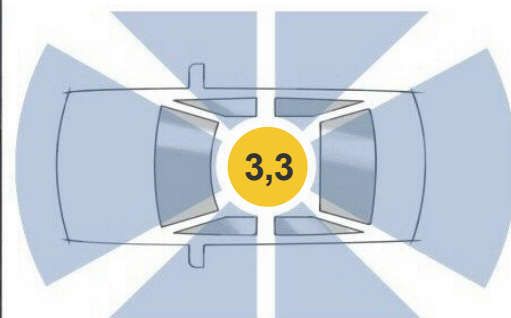
⊖ Der Bodenblick auf Hindernisse hinter dem Fahrzeug ist aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe schlecht. Der Innenspiegel bietet keine ausreichende Sicht nach hinten. Für den Soul sind weder automatisch abblendende Außenspiegel noch moderne Lichtsysteme erhältlich.

2,2 Ein-/Ausstieg

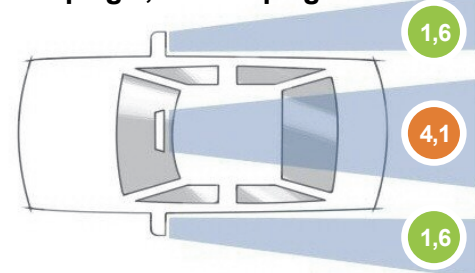
⊕ Durch die hohe Dachlinie und die optimale Höhe des Sitzes kann man vorn besonders leicht ein- und aussteigen. Auch hinten ist der Zustieg einfach und bequem, da die hinteren Türen weit öffnen und einen recht großen Einstiegsbereich freigeben. Der Soul EV ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugang ausgestattet, 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 des 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 Türleisten etwas zu schwach ausgelegt, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten.

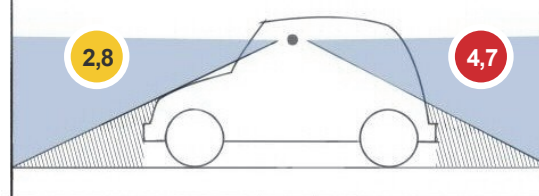
Rundumsicht



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



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

3,4 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen des Kia Soul EV unterhalb der Gepäckraumabdeckung beträgt nur magere 195 l. Gegenüber dem konventionell angetriebenen Soul büßt der EV zehn Liter ein. Selbst wenn man bis zum Dach belädt, beträgt das Volumen nur 340 Liter. Das reicht für sechs handelsübliche Getränkeboxen. Durch Umklappen der Rücksitze ist das Kofferraumvolumen auf 545 l erweiterbar (gemessen bis Fensterunterkante). Durch die fast senkrechte Heckklappe lässt sich das Fahrzeug gut bis zum Dach beladen. Nutzt man das maximale Volumen, können 1.135 Liter zugeladen werden.

2,7 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 1,85 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.

⊖ Aufgrund der hohen Ladekante von 76 cm muss das Gepäck beim Beladen weit angehoben werden. Der Kofferraum wird mit einem kleinen Lämpchen nur spärlich ausgeleuchtet.



Mit 195 l Volumen ist der Kofferraum des elektrisch angetriebenen Soul geringfügig kleiner als bei der herkömmlich angetriebenen Variante.

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, können sie eingeklemmt und beschädigt werden.

2,0 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Die Bedienelemente sind logisch angeordnet. Der Kia Soul lässt sich nach kurzer Eingewöhnungszeit einfach bedienen. Das Lenkrad ist in Höhe und Weite großzügig einstellbar. 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 wurde in der Mittelkonsole zwar etwas ungewöhnlich angeordnet, ist aber gut zu bedienen. Die Bedienelemente der Beleuchtung sind im Blinkerhebel untergebracht. Im Alltag wird man die Steuerung aber der Fahrlichtautomatik überlassen. Auch der Scheibenwischer wird per Sensor aktiviert - die Empfindlichkeit kann eingestellt werden.



Der Innenraum ist ordentlich verarbeitet, die Funktionalität weitgehend einfach und logisch.

Der Heckwischer hat eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Permanentschaltung. Die Heizungsbedienelemente und das Radio sind gut erreichbar und weit oben im Armaturenräger angebracht. Die Bedienung gestaltet sich einfach und sinnfällig. Die Heckscheibenheizung wird nach 20 Minuten automatisch abgeschaltet und verschwendet somit keine Energie. Die Umluftfunktion setzt automatisch ein. Das Radio wird per Touchscreen und Lenkradtasten eingestellt, der Lautsprecherklang ist zufriedenstellend. Alle Fenster lassen sich elektrisch öffnen. Allerdings besitzt nur das Fahrerfenster 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, beim elektrisch angetriebenen Soul aber etwas verspielt aufgebaut. Das Handschuhfach ist groß, beim Soul EV aber nicht gekühlt. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder bei offener Heckklappe wird der Fahrer über eine Lampe gewarnt. Die Außenspiegel werden elektrisch beheizt, eingestellt und angeklappt. Auf langen Fahrten unterstützen der serienmäßige Tempomat und das Navigationssystem.

– Die mechanischen Sitzeinsteller können nicht vollends überzeugen. Vor allem die grob gerastete Lehneinstellung 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 braucht man zwei Hände, weil die Schösser nicht fixiert sind. Auf den vorderen Plätzen können angeschnallte Insassen kaum die geöffneten Türen erreichen.

1,8 Raumangebot vorne*

+ Das Raumangebot vorn ist großzügig bemessen. Die Beinfreiheit reicht für Personen bis über 1,90 m Körpergröße, die Kopffreiheit würde sogar für weitaus größere Personen ausreichen. Ebenso überzeugt die für einen Kleinwagen üppige Innenbreite. Trotz einer hohen Scheibenlinie ist das subjektive Empfinden einwandfrei.

1,3 Raumangebot hinten*

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



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,98 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Soul werden keine unterschiedlichen Sitzvarianten angeboten.

2,7 KOMFORT

2,5 Federung

Der Soul EV federt deutlich komfortabler als die konventionell angetriebenen Modelle. Das Mehrgewicht und der tiefe Schwerpunkt durch die im Fahrzeugboden eingebauten Antriebsbatterien wirken sich positiv aus. Auf langen Wellen liegt der Soul solide, aber auch auf kurzweiliger Fahrbahn ist das Auto nicht unkomfortabel. Die Unebenheiten werden ordentlich abgefedert, die Karosserie ist dabei aber viel in Bewegung. Auch die Stuckerneigung fällt beim elektrischen Soul nicht so ausgeprägt aus.

Recht gut schluckt das Fahrwerk Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel. Querfugen werden etwas deutlicher von den Insassen wahrgenommen. Raue Fahrbahnbeläge sorgen im Innenraum für unangenehme Geräusche. Seitenneigung und Vertikalbewegungen halten sich in Grenzen, wenn das Fahrzeug auch etwas zum Nicken tendiert. Auf Kopfsteinpflaster treten im Innenraum deutliche Rappel- und Dröhngeräusche auf.

2,4 Sitze

- + Im Soul EV sitzt man komfortabel. Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen. 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 zeigen sich recht gut geformt, die Polsterung komfortabel. Auch hinten sitzt man sehr ordentlich. Die Sitzlüftung sorgt dafür, dass man auch bei sommerlichen Temperaturen nicht übermäßig ins Schwitzen kommt.
- Einstellbare Lordosenstützen gibt es nicht. Zudem fehlt am Beifahrerplatz eine Höheneinstellung.

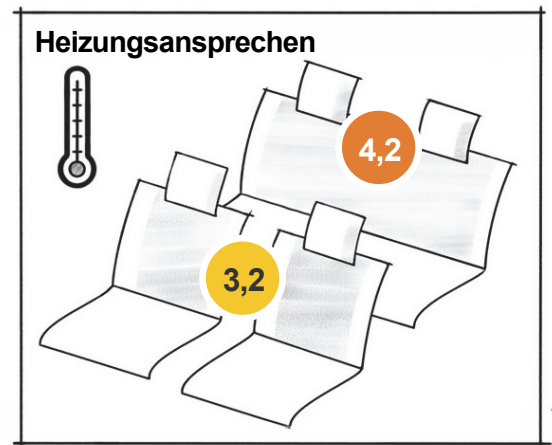
2,0 Innengeräusch

- + Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h ist mit 67,5 dB (A) angenehm niedrig. Den Elektromotor hört man im Innenraum nahezu gar nicht. Die Windgeräusche halten sich in akzeptablen Grenzen. Nur die Reifen rollen etwas laut ab.

3,4 Klimatisierung

Das Heizungs- und Klimatisierungssystem von Elektroautos stellt immer einen wunden Punkt dar, da nicht mit überschüssiger Wärme geheizt werden kann wie beim Verbrennungsmotor. Meist mangelt es an Heizleistung. Zudem verschenden die Klimaanlage wertvolle Energie, die für den Vortrieb verwendet werden soll. Kia hat hier ein innovatives Heiz- und Klimatisierungssystem entwickelt, das auf einer Wärmepumpe basiert. Es soll besonders sparsam mit der elektrischen Energie umgehen. Vorn liefert der Soul EV beim ADAC Heizungstest ein durchschnittliches Ergebnis ab. 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. Die vorderen Sitze verfügen serienmäßig über eine Sitzheizung, hinten ist sie optional erhältlich.

- Hinten reicht die Heizleistung nicht aus.



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

1,4

MOTOR/ANTRIEB

2,2

Fahrleistungen*

⊕ Der Elektromotor leistet 81 kW/110 PS und stellt beim Anfahren sein maximales Drehmoment von 285 Nm zur Verfügung. Er sorgt für gute Fahrleistungen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Soul EV in 7,1 Sekunden. Typisch für ein Elektroauto ist, dass bei niedrigen Geschwindigkeiten Kraft im Übermaß zur Verfügung steht. Bei höheren Geschwindigkeiten lässt das Temperament aber deutlich nach. Die Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h reicht aber zumindest für kurze Autobahnetappen.

1,0

Laufkultur

⊕ Der elektrische Antrieb stellt das Optimum an Laufkultur dar. Man spürt im Innenraum keinerlei Vibrationen. Auch Geräusche vom Antrieb nimmt man kaum wahr.

1,0

Schaltung

⊕ Der Elektromotor erreicht alle Fahrgeschwindigkeiten mit nur einer Übersetzung. So müssen keine Gangwechsel stattfinden. Die Bedienung des Wählhebels gibt keine Fragen auf. Es gibt eine Bremsstellung, mit der das Rekuperationsverhalten des E-Motors manuell erhöht werden kann - der Motor bremsst dann stärker, die Batterien werden stärker geladen. Der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt geschieht sanft und ohne jegliches Rucken. Ebenso das Anfahren. An Steigungen unterstützt hierbei eine Berganfahrhilfe.

1,0

Getriebeabstufung

⊕ Dem Elektro-Soul reicht eine Gangstufe, um alle Geschwindigkeitsbereiche abzudecken.

2,8

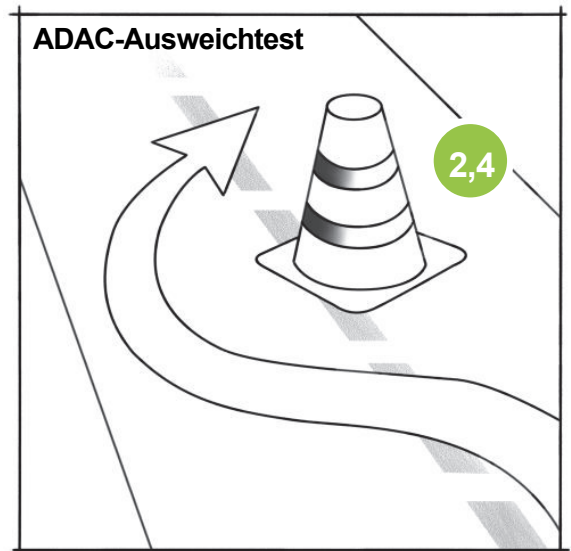
FAHREIGENSCHAFTEN

2,3

Fahrstabilität

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug gutmütig und ohne Tücke. Spurrillen bringen das Fahrzeug nicht aus der Ruhe. Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der Soul im kompletten Parcours leicht übersteuernd. Bereits beim Anlenken drängt er sanft mit dem Heck nach außen, die Karosserie neigt sich deutlich. Es wird viel Geschwindigkeit abgebaut, wodurch das Einfahren in die Ausfahrgasse keine Probleme darstellt. Durch das leichte Heck lässt er sich aber agil und zügig durch den Parcours fahren.

ADAC-Ausweichtest



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.

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 ein wenig geübter Fahrer gut kontrollieren kann. Durch die untersteuernde Auslegung zeigt der kleine Van kaum Lastwechselreaktionen.

2,9 Lenkung*

Um die Mittellage bietet die Lenkung nicht viel: Sie ist schlecht zentriert und spricht auch nur sehr unwillig an. Auch bei größeren Lenkwinkeln reagiert sie verzögert, dann aber fast etwas giftig. Die Zielgenauigkeit kann kaum kritisiert werden, der Fahrer dürfte aber etwas mehr Rückmeldung erhalten. Die Bedienkräfte 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. Von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen nötig.

⊖ Der Wendekreis von 11,3 m fällt für einen Kleinwagen zu groß aus.

3,1 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Kia Soul EV durchschnittlich 39,1 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Kumho EcoWing ES01 der Größe 205/60 R16 92H). Für ein modernes Fahrzeug ist das nur ein durchschnittlicher Wert. Der konventionell angetriebene Soul schnitt hier deutlich besser ab. Die Bremse spricht gut an, das Fahrzeug hält beim Bremsen ordentlich die Spur. Das Pedalgefühl ist etwas indifferent - die Rekuperationsstellung sorgt für eine arg synthetische Rückmeldung.

2,3 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Kia Soul EV ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Serienmäßig wird 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 gibt es serienmäßig Drucksensoren, die laufend den Reifenluftdruck kontrollieren und dem Fahrer signalisieren, wenn ein Rad an Luft verliert. Ohne Aufpreis ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem man die maximale Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs begrenzen kann. In Gefahrensituationen kann die eingestellte Höchstgeschwindigkeit per Kick-Down-Funktion überschritten werden. Die LED-Heckleuchten sind für den nachfolgenden Verkehr sehr gut erkennbar. Der Antrieb kann nicht gestartet werden, wenn eine Fahrstufe eingelegt ist, 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. Der Spurhalteassistent ist für den elektrischen Soul nicht erhältlich.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Soul EV im Bereich Insassensicherheit 84 % der möglichen Punkte. 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. Dem Fahrer wird angezeigt, welche Gurte der Rücksitzbank in Verwendung sind. 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.

2,5 Kindersicherheit

- ⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Soul EV im Bereich Kindersicherheit 82 % der möglichen Punkte (Stand 12/2014). 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 auf dem Beifahrerplatz sowie hinten mittig und rechts universelle Kindersitze aller Klassen.
- ⊖ 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 erschweren das Befestigen von Kindersitzen auf allen hinteren Plätzen. Auf dem linken Fondplatz nimmt der Fahrzeughersteller beim Soul EV starke Einschränkungen bezüglich der zugelassenen Kindersitze vor. Grund dafür ist die unter der Rücksitzbank angebrachte Hochvolt-Batterie, die andere Gurtschlösser erfordert.

2,7 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erreicht der Soul EV im Bereich Fußgängerschutz 59 % der möglichen Punkte. Die Randbereiche der Motorhaube und die beiden A-Säulen stellen noch ein deutliches Verletzungsrisiko für Fußgänger dar.

1,4 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO₂*

- ⊕ Betrachtet man neben der für den Antrieb nötigen Energie auch sämtliche Verluste, die beim Laden auftreten, so verbraucht der KIA Soul EV beim ADAC EcoTest durchschnittlich nur 19,1 kWh/100 km. Kalkuliert man auf Basis des deutschen Stromerzeugungsmix, so entspricht dieser Verbrauch einem CO₂-Ausstoß von 107 g/km. Resultat sind 43 Punkte im ADAC EcoTest. Innerorts liegt der Verbrauch bei 13,8 kWh/100 km. Außerorts sind es 17,1 kWh und auf der Autobahn 27,2 kWh pro 100 Kilometer.

Dem ADAC EcoTest liegt die „Well-to-Wheel“-Betrachtung zugrunde. Das bedeutet, dass nicht nur die verbrauchte Antriebsenergie ermittelt wird, sondern auch die benötigte Energie, um die Fahrzeugbatterie zu laden. Der Ladevorgang ist allerdings u.a. durch Temperierung der Batterie mit Verlusten behaftet, so dass mehr Ladeenergie notwendig ist, als die Nennkapazität der Batterie aufweist.

1,0 Schadstoffe

+ Da im Straßenverkehr keine Schadstoffe ausgestoßen werden, erhält er im EcoTest die vollen 50 Punkte. Addiert man die Punkte für den CO₂-Ausstoß, so ergeben sich insgesamt 93 Punkte. Das reicht für ein klares Fünf-Sterne-Ergebnis.

4,6 AUTOKOSTEN

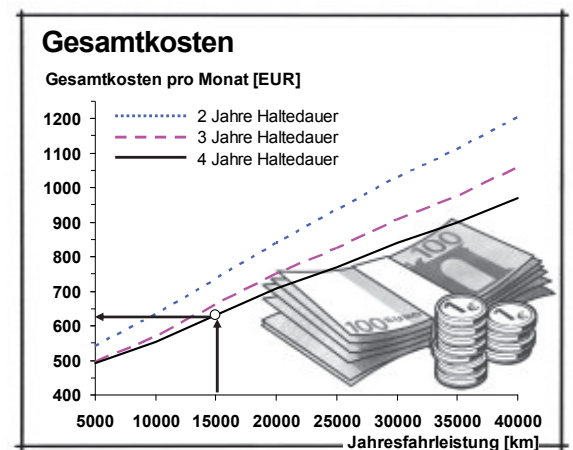
1,0 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten bestehen zum Großteil aus den Stromkosten: Auf Grundlage des aktuellen Strompreises fallen die Betriebskosten im Vergleich zu herkömmlichen Verbrennungsmotoren sehr günstig aus.

3,1 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 630 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,1 Wertstabilität*

- Aktuell haben sich Elektroautos noch nicht etabliert. Vor einem Gebrauchtwagenkauf werden viele Interessenten aus Angst vor teuren Folge Reparaturen zurückschrecken. Deswegen wird dem Soul EV im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur mäßiger Restwertverlauf prognostiziert.

5,5 Kosten für Anschaffung*

- Auch wenn man mit dem Elektro-Soul günstig fährt, ein Grundpreis von 30.790 muss erst einmal gestemmt werden. Die recht komplette Grundausstattung ist nur ein schwacher Trost. Man muss schon sehr lange sparsam fahren, um den Preisnachteil bei der Anschaffung wieder wett zu machen. Letztendlich ist auch der Soul EV nur ein Auto für Idealisten. Rechnerisch gibt es noch keinen wirtschaftlichen Einsatzzweck.

3,6

Fixkosten*

Die ersten zehn Jahre kostet der elektrisch betriebene Soul keine Kfz-Steuer. Danach werden nach aktuellem Stand jährlich nur 56 Euro fällig. Umso teurer sind die Versicherungsklassen: Sowohl bei Haftpflicht als auch bei den Kaskoklassen ist der Kia für einen Kleinwagen sehr hoch eingestuft (KH: 17/VK: 21/TK: 20).

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

➔ Sparen fällt mit dem Kia Soul EV nicht leicht. Die Betriebskosten sind zwar niedrig, vor allem der hohe Wertverlust macht den Kia aber zu einer teuren Angelegenheit.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 GDI	1.6 CRDi	EV
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1582	-/-
Leistung [kW (PS)]	97 (132)	94 (128)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	161/4850	260/1900	285/1
0-100 km/h[s]	11,0	11,2	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	180	145
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,8 S	5,0 D	14,7 kW/h
CO2 [g/km]	158	132	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/20	17/21/20	17/21/20
Steuer pro Jahr [Euro]	158	226	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	500	566	630
Preis [Euro]	16.990	24.990	30.790

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

Elektrofahrzeug	Schadstoffklasse Elektrofahrzeug
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	2730 U/min
Maximales Drehmoment	285 Nm
bei	1 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25/10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	14,7 kWh
Testverbrauch Schnitt pro 100 km	19,4 kWh
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB (kWh)	13,8/17,1/27,2
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	0 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	109 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4140/1800/1593 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1530 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	195 l/545 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	27 kWh
Reichweite	165 km
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	69 Euro
Monatliche Werkstattkosten	49 Euro
Monatliche Fixkosten	98 Euro
Monatlicher Wertverlust	414 Euro
Monatliche Gesamtkosten	630 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/20
Grundpreis	30.790 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorn + hinten)	990 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, hinten, beheizbar	990 Euro ^o
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Sitzlüftung	990 Euro ^o

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und anklappbar)	Serie
Lackierung Metallic	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	2,8
Verarbeitung	2,5	Fahrstabilität	2,3
Alltagstauglichkeit	4,2	Lenkung*	2,9
Sicht	2,7	Bremse	3,1
Ein-/Ausstieg	2,2	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Volumen*	3,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,6	Kindersicherheit	2,5
Innenraum	2,0	Fußgängerschutz	2,7
Bedienung	2,3	Umwelt/EcoTest	1,4
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO ₂ *	1,7
Raumangebot hinten*	1,3	Schadstoffe	1,0
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,7		
Federung	2,5	AUTOKOSTEN	4,6
Sitze	2,4	Betriebskosten*	1,0
Innengeräusch	2,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,1
Klimatisierung	3,4	Wertstabilität*	5,1
Motor/Antrieb	1,4	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	2,2	Fixkosten*	3,6
Laufkultur	1,0	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Schaltung	1,0		
Getriebeabstufung	1,0	¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen	