



## KIA e-Soul (64 kWh) Spirit

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (150 kW / 204 PS)

Den Soul vertreibt KIA schon seit 2008 in Deutschland. Die nun dritte Generation des kultigen "kleinen" Crossovers wird seit 2019 angeboten, hierzulande nur noch mit Elektroantrieb. Die technischen Daten kommen bekannt vor, der Hyundai Kona Elektro hat dieselben Antriebe und Batteriegrößen. So gibt es eine schwächere Variante mit 100 kW Motor und 39,2 kWh Batterie sowie eine stärkere mit 150 kW und 64 kWh. Im Test trat die Version mit größerem Stromspeicher an, vertreibt sie doch am besten die "Reichweitenangst".

Jene Bedenken braucht man eigentlich nicht mehr haben, denn Praxis-Reichweiten von 350 bis 400 km bei gemischtem Betrieb sind kein Problem; bei hohem Stadtverkehrsanteil kann die Strecke zwischen zwei Ladepausen auch mal 450 km und mehr betragen. Die Pausen können allerdings nur dann kurz sein, wenn man eine Schnellladestation mit CCS zur Verfügung hat - dann ist eine leere Batterie in ein bis zwei Stunden wieder geladen. Selbst an einer Wallbox benötigt man fast zehn Stunden zum Laden (bei großzügiger 32 Ah-Absicherung), weil der e-Soul nur ein einphasiges Ladegerät eingebaut hat. Steht nur eine klassische 230 V-Steckdose zur Verfügung, sollte man sich für eine Vollladung das Wochenende Zeit nehmen.

Abgesehen davon ist der e-Soul ein witziger und durchaus praktischer Wagen, der dank "kastenförmiger" Karosserie viel Platz für Passagiere und einen angemessenen Kofferraum bietet - da die Batterie zwischen den Achsen untergebracht sind, bleibt das Ladevolumen voll erhalten. Dieser Aufbau bringt einen niedrigen Schwerpunkt mit sich - angesichts von über 1,7 Tonnen Leergewicht durchaus sinnvoll. Gut gelungen ist KIA der Fahrkomfort, egal ob schlechte Straßen oder lange Strecken, man kommt entspannt ans Ziel. Dabei hilft jetzt auch die Vernetzung des serienmäßigen Navigationssystems mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Die fest verbaute SIM-Karte macht auch die neuen Connect- und Remote-Dienste möglich, die über eine Handy-App die direkte Verbindung zum und Steuerung des Autos ermöglichen. Ein Schnäppchen ist der e-Soul allerdings nicht, denn all die schönen Ausstattungen und die große Reichweite gehen richtig ins Geld: über 43.000 Euro liegt der Grundpreis in Spirit-Ausstattung und 64 kWh-Batterie. **Konkurrenten:** u.a. BMW i3, Hyundai Kona Elektro, KIA e-Niro, Opel Ampera-e.

- ⊕ gutes Platzangebot vorn, sehr umfangreiche Serienausstattung (Spirit), sehr gute Fahrleistungen, praxistaugliche Reichweite, lange Garantien (7 Jahre)
- ⊖ teilweise einfache Materialien im Innenraum, keine Anhängelast, hoher Anschaffungspreis

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,4

### Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,1
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★★★★☆

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,0 Verarbeitung

KIA hat die Karosserie des e-Soul ordentlich gefertigt, hier unterscheidet sich das Elektro-Modell nicht von den konventionell angetriebenen Modellen. Die Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass die Spalten gleichmäßig und schmal verlaufen. Leider sind die Türenrahmen noch aus mehreren Teilen zusammengesetzt, an den Kanten sieht man unschöne Schweißnähte - die kleinen Kunststoffabdeckungen können das kaum richten. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern angehoben und offengehalten - vorbildlich und sehr praktisch. Der Unterboden ist umfassend verkleidet und wird von der großen Batterieplatte dominiert,

nur der Bereich dahinter rund um die Hinterachse könnte noch Optimierung vertragen. Der Innenraum gefällt schon auf den ersten Blick durch sein peppiges Design, nur bei genauem Hinsehen fallen die teilweise einfach gehaltenen Materialien auf; so ist der Dachhimmel eine Billigversion ohne schönem Stoffüberzug. Fein gemacht dagegen, weil mit weichen Oberflächen versehen, sind die Oberseiten des Armaturenbretts und der vorderen Türverkleidungen. So oder so, die Verarbeitung ist jedenfalls tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

### 3,5 Alltagstauglichkeit

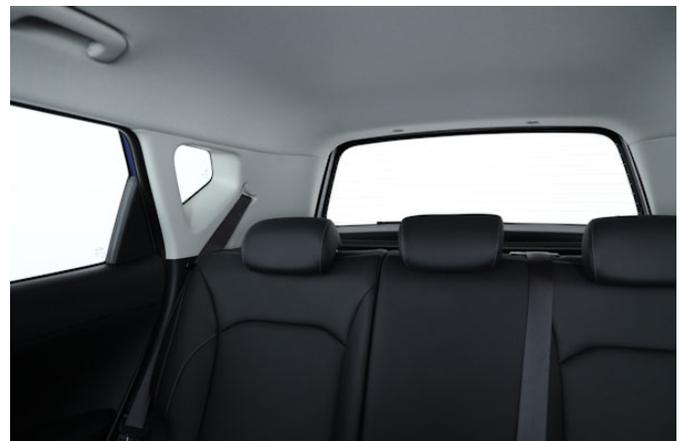
Die 64-kWh-Batterie des e-Soul serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) ist dabei, das Kabel mit Typ 2 Stecker kostet 313 Euro extra - bei einem Fahrzeugpreis von weit über 40.000 Euro mutet das schon sehr kleinlich an. Beide Kabel haben allerdings keinen eigenen Verstaurot, sie finden zwar unter dem doppelten Kofferraumboden Platz, der kann dann aber nicht mehr unten eingehängt werden. Das Laden über 230 V dauert etwa 31 Stunden. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung ca. 15 (bei 4,6 kW) bis 9,5 Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller gehts mit Gleichstrom über CCS. Die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nur 75 Minuten bei 50 kW bzw. 54 Minuten bei 100 kW. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 390 km - für ein Elektroauto ein sehr guter Wert. Zumal bei innerorts-Fahrten oder bei ruhiger Fahrweise außerorts

(möglichst unter 120 km/h) auch Reichweiten um 500 km möglich sind. Es ist eine Dachlast von 100 kg erlaubt, die sich an den Dachschienen gut befestigen lässt. Die moderate Außenlänge von 4,20 m und der Wendekreis von 11,3 m machen den e-Soul für die Stadt recht gut geeignet, auch die Breite fällt mit 2,01 m (inkl. Außenspiegel) nicht zu üppig aus. Der Ladestecker am e-Soul wird vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass er den Stecker freigibt, sobald der KIA geladen ist - dann kann der nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

⊖ Anhängelast ist keine zugelassen, somit auch keine Anhängerkupplung verfügbar. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

### 2,8 Licht und Sicht

Die Enden des kleinen SUV kann man recht ordentlich überblicken, nur die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem e-Soul eine noch zufriedenstellende Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. Die erhöhte Sitzposition hilft, den umgebenden Verkehr besser zu überblicken. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten - jedoch müssen beide ohne asphärischen Bereich auskommen, dieser würde den Blick nach schräg hinten erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren



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

vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera. Einen Einparkassistenten kann man aber nicht bestellen, auch ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es nicht. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus; Kurvenlicht oder eine Abbiegelichtfunktion gibt es leider nicht. Der Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt "schattieren". Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen, auch bei schlechter Sicht.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Spurwechsel mit aktiviertem Warnblinker (z.B. beim Aufschließen am Stauende) kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

## 2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Der e-Soul baut höher als beispielsweise ein KIA Ceed, das bietet Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 56 cm über der Straße in sehr günstiger Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt). Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Nur liegt der Schweller auch etwas höher und ist nicht besonders schmal ausgeführt. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne einen auskommen. Die Türen werden vorne in drei, hinten in nur zwei Positionen gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nur in den Rastpositionen zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der e-Soul in der Spirit-Ausstattung

## 3,0 Kofferraum-Volumen

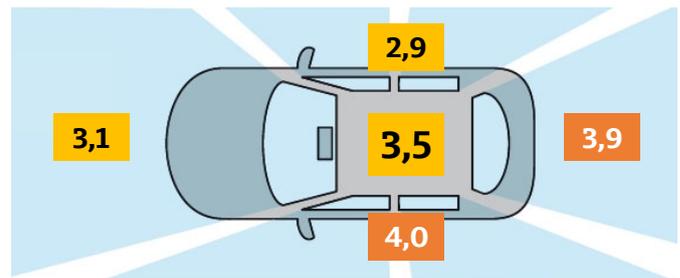
Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung ordentliche 310 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 445 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu acht Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 670 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.205 Liter Volumen verfügbar. Setzt man den Kofferraumboden in die obere Position, kann man so etwa 65 Liter darunter abtrennen.

## 3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht - das ist aber nicht tragisch, weil sich die Klappe leicht anheben und über den praktisch gestalteten Griff in der Heckklappeninnenverkleidung bequem schließen lässt. Leider wird die Gepäckraumabdeckung nicht über die Klappe automatisch mit

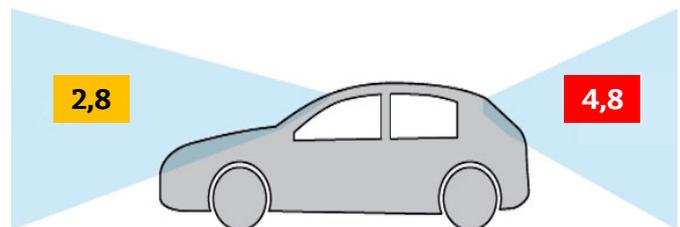
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



## Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



serienmäßig an Bord; das Keyless-System lässt sich jedoch nicht deaktivieren.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Immerhin 310 l stehen für das Gepäck zur Verfügung. Das ist deutlich mehr als noch beim Vorgänger (195 l).

angehoben (üblicherweise über Schnüre). Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Ladekante liegt aber ziemlich hoch, fast 78 cm über der Straße ist schon auf dem Niveau großer SUVs oder

Geländewagen; das Gepäck muss beim Beladen weit angehoben werden. Immerhin entsteht innen keine große Stufe, wenn der Kofferraumboden oben eingehakt ist - der Absatz liegt dann bei 5 cm; liegt der Boden unten, erhöht sich die Stufe auf 21 cm. Die Heckklappe öffnet 1,87 m hoch, damit sollten selbst große Menschen kaum Gefahr laufen, sich den Kopf zu stoßen.

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Auch der mittlere Gurt macht keine Umstände, weil er direkt am Rücksitz befestigt ist. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen; empfehlenswert ist daher, die Gurthalterungen an den Seiten zu nutzen. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist von vorn und mit ein wenig Geschick auch vom Kofferraum aus möglich, weil die Lehnenoberkanten von beiden Seiten gut erreichbar sind. Fächer oder Netze seitlich gibt es nicht, auch einen Taschenhaken sucht man vergebens; die Staufächer unter dem Kofferraumboden fassen in der Summe etwa 10 Liter. Hyundai verbaut vier Verzurrösen, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen zu können - da die Ösen jedoch am herausnehmbaren Boden montiert sind, können sie keine schweren Gegenstände halten.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden, die Pedale sind günstig angeordnet. Das Drehrad zur Fahrtrichtungswahl bzw. für den Leerlauf oder die Parkposition (Taste in der Mitte) liegt gut zur Hand und ist weitgehend selbsterklärend. Die Aktivierung der Systeme - was dem klassischen Motorstart entspricht - erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der gut sichtbar auf der Mittelkonsole verbaut ist. Das Kombiinstrument besteht aus einem großen Monitor, seitlichen Balkenanzeigen und zahlreichen Kontrollleuchten; die Grafiken sind gut verständlich und die Anzeigen einwandfrei ablesbar. Der Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit genug oben und noch gut im Sichtfeld des Fahrers.

Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber sehr umfangreich; andererseits bietet es sehr viele Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe seitlich links ausgeleuchtet - das ist zu wenig, weil dann unpraktisch, wenn im Ladeabteil schon Gepäck liegt und dieses das Licht abdeckt.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz bietet Hyundai nicht an, es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lassen könnte.



Die Materialanmutung im Innenraum ist, auch angesichts der Fahrzeugklasse, gut und insbesondere die Verarbeitungsqualität kann überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend funktional, das Multimediamenü logisch aufgebaut.

müssen. KIA denkt an die Fahrsicherheit: detaillierte Fahrzeugeinstellungen im Bordcomputer-Menü sind während der Fahrt nicht möglich. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen von der Fahrbahn abgewendet werden muss. Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik - letztere gibt es leider nur an den vorderen Scheiben. Ausgerechnet die hinteren Fenster, an denen meist die kleinen Kinder sitzen, müssen ohne Automatik und ohne Einklemmschutz auskommen.

⊖ Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen schlecht zu erreichen sind.

## 1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Alle e-Soul haben eine recht umfangreiche serienmäßige Multimedia-Ausstattung - ab der mittleren Ausstattungslinie Vision bleiben kaum noch Wünsche offen. Der kantige Mini-Van ist nun der erste KIA, der Online Services mitbringt: UVO Connect mit KIA Live wird durch eine fest verbaute SIM-Karte möglich. Damit sind sowohl Statusabfragen als auch Remote-Service-Optionen wie Fernzugriff über Smartphone-Apps möglich. Eine praktische und sinnvolle Möglichkeit insbesondere bei Elektroautos, weil man so in Echtzeit über den Ladezustand oder mögliche Ladeabbrüche informiert wird und bei Bedarf über App die Klimatisierung des Innenraums starten kann. Die Serienausstattung der Linie Spirit umfasst ein Radio mit DAB+ Empfang, eine Bluetooth-Freisprechanlage, induktives Laden für Smartphones wie auch das

Navigationssystem samt kostenfreier Kartenupdates für sieben Jahre. Die integrierte Sprachsteuerung kann die heute üblichen Standards, man kann aber auch die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones nutzen, für die Koppelung sind Android Auto und Apple CarPlay dabei. Serie ist ebenfalls ein Soundsystem von Harman/Kardon mit 10 Lautsprechern inkl. Subwoofer. Es gibt einen AUX- sowie einen vollwertigen USB-Anschluss; ein weiterer USB-Anschluss vorn hat wie die 12-V-Steckdose nur eine Ladefunktion. Weitere Anschlüsse im Bereich der Rückbank sind vorhanden, allerdings nur USB-Buchsen. Im Kofferraum gibt es wiederum eine 12 V-Steckdose. Das Navigationssystem berücksichtigt auch Echtzeit-Verkehrsinformationen über die Live-Dienste.

## 2,3 Raumangebot vorn

⊕ Vorne reicht das Platzangebot für knapp 1,95 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für 2,10 m große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und für einen

"Kleinwagen" sogar recht großzügig, die Außenbreite von über zwei Metern (inkl. Außenspiegel) bei gleichzeitig steilen Seiten hat das schon erwarten lassen. In jedem Fall hat man ein angenehmes Raumgefühl auf den vorderen Plätzen.

## 2,5 Raumangebot hinten

⊕ Der e-Soul bietet erstaunlich viel Platz auf der Rückbank - solange es sich nur zwei Erwachsene bequem machen wollen; bei dreien wird es aufgrund der nur durchschnittlichen Innenbreite eng. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter selbst über 1,90 m große Personen noch ordentlich sitzen - Beinfreiheit und Kopffreiheit sind hier ähnlich großzügig geschnitten. Das Raumgefühl ist auch hinten angenehm.



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

## 3,8 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Fahrzeuge in seiner Klasse belässt es auch der e-Soul in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind zumindest ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen deutlich weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind knapp bemessen und fassen bestenfalls 0,5-Liter-Flaschen. Sehr unpraktisch: Becherhalter gibt es keine und eine Lehnentasche ist

nur hinten an der Beifahrersitzlehne verfügbar. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

## 2,8 KOMFORT

### 2,5 Federung

⊕ Das hohe Fahrzeuggewicht und den niedrigen Schwerpunkt spürt man im e-Soul - KIA nutzt das geschickt, um einen guten Fahrkomfort umzusetzen. Adaptive Dämpfer gibt es nicht, die gehen aber auch nicht wirklich ab. Das Fahrwerk federt im besten Sinne unauffällig. So werden Unebenheiten innerorts wie außerorts gut geschluckt, Einzelhindernisse wie auch Querfugen bekommen die Insassen nicht unangenehm mit. Kopfsteinpflaster ist durch

Wummern im Innenraum hauptsächlich akustisch belastend, ansonsten gut gedämpft. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel schluckt das Fahrwerk willig. Nur über Aufbrüche im Teer rumpelt der e-Soul, wobei auch das mehr eine akustische als eine mechanische Belastung ist. Auf der Autobahn ist man insgesamt entspannt unterwegs; eine besondere Stuckerneigung tritt nicht auf.

### 3,1 Sitze

Selbst in der höchsten Ausstattungslinie Spirit gibt es nur eine Höheneinstellung für den Fahrersitz, der Beifahrersitz muss ohne eine solche auskommen. Ordert man die elektrische Sitzeinstellung, lassen sich beide Vordersitze u.a. in Höhe und Neigung justieren. Eine Memory-Funktion ist allerdings nicht verfügbar. Der Fahrersitz besitzt dann auch eine elektrisch einstellbare Zwei-Wege-Lordosenstütze. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt; Sitzflächenlänge und Lehnenbreite sind jedoch nicht einstellbar, so lässt sich der Seitenhalt nicht optimieren oder an unterschiedliche Staturen anpassen. Für die Zielgruppe des e-Soul passen die Sitze aber gut, zumal Annehmlichkeiten wie Sitzheizung und sogar Sitzlüftung verfügbar sind. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt

werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich nicht längs oder in der Höhe justieren. Die Armauflagen in den Türen sind vorne wie hinten gepolstert.

Hinten geht es weniger komfortabel zu, zumindest die äußeren beiden Plätze erfüllen aber Standard-Ansprüche. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten entsprechend kaum eigenen Seitenhalten - das müssen die Türen übernehmen, eine ausklappbare Mittelarmlehne ist nicht verfügbar. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, nur auf längeren Strecken ist für größere Erwachsene der Kniewinkel suboptimal. In der Mitte hockt man auf einer straffen Polsterung ohne jeden Seitenhalt und muss mit dem knappen Fußraum zurechtkommen.

### 2,7 Innengeräusch

Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, wenn der Verbrennungsmotor gut gedämmt ist und nicht gerade unter hoher Last arbeiten muss. Folglich ergeben sich auch bei Elektroautos Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat KIA einen ordentlich Job gemacht, bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 68,1 dB(A)

- das ist ein zufriedenstellender Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge problemlos erreichen. Im Detail betrachtet erklärt sich der Wert beim e-Soul, denn es fehlt beispielsweise Dämmung in den Radhäusern, die Abrollgeräusche der Reifen mildert, oder ein höherwertiger Dachhimmel, der mehr Schall schlucken könnte. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche dann bei Autobahntempo auf.

### 2,8 Klimatisierung

In allen Ausstattungslinien ist eine Einzonen-Klimaautomatik Serie, ab Vision auch Lenkradheizung und Sitzheizung vorne. Vision und Style haben zusätzlich die sehr empfehlenswerte Wärmepumpe an Bord, die mit vergleichsweise geringem Energieverbrauch den Innenraum in gewünschter Weise temperieren kann (für Basisausstattung gegen Aufpreis). Ebenso sind ab der mittleren Ausstattungslinie die hinteren Scheiben stärker getönt. Es gibt zwar eine Beschlagssensorik, jedoch

keinen Luftgütesensor und damit auch keine Umluftautomatik. Die Sitzlüftung für die Vordersitze sowie Sitzheizung für die äußeren Rücksitze sind Bestandteil der optionalen Lederausstattung. Für die Passagiere auf der Rückbank gibt es zwar keine Lüftungsdüsen zwischen den Vordersitzen, aber immerhin unten im Fußraum.

⊖ An den vorderen Düsen können Luftmenge und Strömungsrichtung nicht unabhängig voneinander justiert werden.

## 1,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,2 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet bis zu 150 kW bzw. 204 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 395 Nm ab - diese Leistung ist trotz des hohen Fahrzeuggewichts von über 1,7 Tonnen klar zu spüren, besonders die spontane Reaktion beeindruckt. Vom Stand weg wird das Drehmoment kurz gezügelt, um das Material zu schonen - trotzdem beschleunigt der e-Soul in

weniger als einer Sekunde von 15 auf 30 km/h. Hat er sich erst in Bewegung gesetzt, gibt es kein Halten mehr. Von 60 bis 100 km/h - ein typischer Überholvorgang - vergehen nur 3,6 Sekunden. Erst über 120 km/h lässt die ungestüme Leistung spürbar nach, bis dann bei 167 km/h (Tacho 179) der Geschwindigkeitsbegrenzer einschreitet.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck

an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach.

### 0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der e-Soul kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ruckfrei. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über ein großes Drehrad hat man sich zügig gewöhnt, dann klappt das Umschalten sogar ohne hinzusehen. Die vier Rekuperationsstufen (0 bis 3) kann man für jeden Fahrmodus (Sport bis Eco) im Menü vordefinieren, ganz praktisch aber auch über die Paddels am Lenkrad einstellen; hält man das Linke Paddel gedrückt, wird die maximale

Rekuperation ausgelöst - sie ist bis zum Stillstand aktiv und hält dann auch das Fahrzeug an. So kann man über weite Strecken ausschließlich mit dem Elektromotor bremsen und muss die Scheibenbremsen am Auto selten einsetzen. Eine weitere Möglichkeit ist die Auto-Rekuperation: in diesem Modus nutzt das System die Informationen vom Frontradarsensor und wählt die Rekuperationsstufen automatisch nach Bedarf und vorausfahrendem Verkehr. Das funktioniert im Alltag gut, das Bremspedal muss man nur selten bedienen, gleichzeitig wird nur soviel über Rekuperation gebremst, wie nötig ist.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Der e-Soul bietet eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern zügig wieder, der niedrige Schwerpunkt wie auch eine gewisse Trägheit durch das hohe Gewicht wirken sich dämpfend auf den Fahrzeugaufbau aus. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des KIA kaum. Aufbaubewegungen und leichtes Wippen nach Bodenwellen sind zu spüren, halten sich jedoch in engen Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich zwar eine leichte Lastwechselreaktionen, diese wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der e-Soul gut beherrschbar und ist sicher unterwegs.

Im ADAC Ausweichtest quitiert der Koreaner das erste Anlenken mit einem etwas nach außen drängendem Heck, wodurch das ESP in Aktion tritt und den Wagen effektiv stabilisiert. Der e-Soul geht dann in kontrolliertes Untersteuern über, das aber beherrschbar bleibt, weil durch die ESP-Regelungen Tempo rausgenommen wird. Die Regelungen erfolgen aber dezent und effektiv. Der Stromer schiebt im Grenzbereich leicht über alle vier Räder und bremst sich so ab, für Stabilität sorgen dabei die ESP-Eingriffe. So bleibt der e-Soul gut beherrschbar, auch weil Korrekturen des Fahrers selbst im Grenzbereich gut umgesetzt werden.

## 2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle gut, sie bietet eine angemessene Rückmeldung und vermittelt ein passendes Gefühl. Um die Mittellage könnte das Rückstellmoment gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten noch etwas ausgeprägter sein, ansonsten kann man im Alltag entspannt und unaufgeregt unterwegs sein. Die Zielgenauigkeit gefällt und ist auch auf kurvigen Landstraßen angemessen. Die Lenkung hat KIA insgesamt recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind zweieinhalb Umdrehungen erforderlich.

## 2,3 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl ist im Alltag zwar etwas gewöhnungsbedürftig, aber das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der Scheibenbremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Für moderate Bremsungen kann man das linke Paddel am Lenkrad ziehen und halten, dann wird die maximale Rekuperation aktiviert. Muss der e-Soul so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich nur 34,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein gutes Ergebnis.

## 2,0 SICHERHEIT

### 0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der Spirit-Ausstattung ist die Sicherheits- und Assistenzausstattung sehr umfangreich - alles, was verfügbar ist, bringt der e-Soul Spirit sogar serienmäßig mit. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inkl. Personen-erkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder Lenkungseingriff. Der Spurwechselassistent umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit den Radar-Sensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist Serie, ebenso die aktive Geschwindigkeitsregelung ACC. Überdies umfasst die Spirit-Ausstattung einen Stauassistenten sowie ein Head-Up-Display, das seine Infos auf eine kleine ausfahrbare Scheibe projiziert. Warum ausgerechnet die Verkehrszeichenerkennung über Kamera nicht verfügbar ist, bleibt wohl KIAs Geheimnis; dem Fahrer werden nur Limits aus dem Kartenmaterial angezeigt. Die Reifendrucke werden über Sensoren in den Reifen überwacht, was genauer funktioniert als eine Überwachung mittels der ABS-Sensoren. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Der aktuelle Soul wurde noch keinem ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm unterzogen. Einerseits hatte der Vorgänger nur ein mittelmäßiges Ergebnis erzielt, andererseits hat KIA in den letzten Jahren viel Optimierung in die Crashesicherheit gesteckt und konnte für seine meisten Modelle volle fünf Sterne für sehr gute Insassensicherheit erzielen. Der e-Soul bietet serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags - weitere Airbags sind nicht verfügbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von zwei Metern einen guten Schutz. Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Nach

einem Unfall kann durch die eingebaute SIM-Karte automatisch ein Notruf abgesetzt werden (E-Call).

⊖ Die hinteren Kopfstützen lassen sich nicht weit genug ausziehen, sie reichen nur für bis zu 1,70 m große Personen; da der Abstand zum Dachhimmel zu groß ist, kann auch dieser keine zusätzliche Abstützfunktion übernehmen. Warndreieck und Verbandtasche sind unter dem Kofferraumboden untergebracht, dort sind sie bei beladenem Kofferraum sehr schlecht zu erreichen. An vier der Verzurrösen im Gepäckabteil kann man nur leichte Gegenstände befestigen, weil die Ösen am aufklappbaren und entnehmbaren Kofferraumboden befestigt sind; ganz unten seitlich stehen noch zwei stabile Verzurrbügel zur Verfügung, die sind aber schlecht erreichbar.

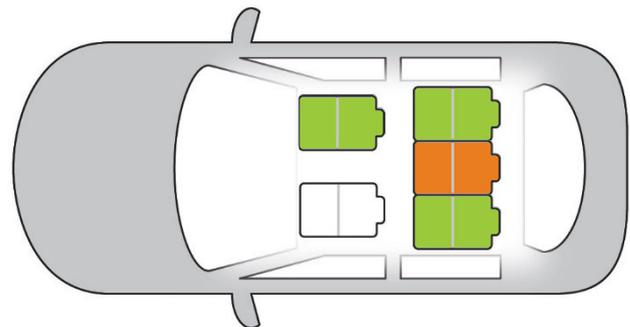
## 2,8 Kindersicherheit

Die äußeren Rücksitze eignen sich gut zur Befestigung von Kindersitzen; das gelingt praktisch über Isofix inklusive i-Size-Freigabe oder mit den Gurten. Zwar ist die Gurtgeometrie nicht optimal, aber in den meisten Fällen lässt sich dennoch eine stabile Befestigung erreichen; es empfiehlt sich wie immer vor dem Kauf eine Probemontage durchzuführen. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes leicht eingeschränkt. Der Beifahrersitz eignet sich auch gut für Kindersitze, bietet aber keine Isofix-Halterung. Um Babyschalen entgegen der Fahrtrichtung einbauen zu dürfen, lassen sich die Airbags der Beifahrerseite über einen Schlüsselschalter deaktivieren.

⊖ Der Sitz hinten in der Mitte eignet sich nicht für Kindersitze, die Gurtgeometrie ist sehr ungünstig und Isofix gibt es nicht. Einen Einklemmschutz haben nur die vorderen elektrischen Fensterheber, die hinteren Fenster müssen ohne diese Absicherung auskommen.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 2,6 Fußgängerschutz

Mit dem aktuellen Soul-Modell gibt es noch keine Überprüfung der Fußgängersicherheit. Der Vorgänger hat hier nur ein mäßiges Ergebnis erzielen können, dessen Vorderkante der Motorhaube und die A-Säulen boten ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Viel anders sieht es beim aktuellen Modell auch nicht aus, weshalb von einem mittelmäßigen Abschneiden auszugehen ist. Der e-Soul gibt bei niedrigen Geschwindigkeiten ein futuristisches Geräusch von sich, um Fußgänger auf sich aufmerksam

zu machen. Das lässt sich zwar abschalten (deaktiviert dann auch das dominante Piepsen beim Rückwärtsfahren), ist nach jedem Zündungswechsel aber wieder aktiviert (default on). Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, so dass ein Zusammenstoß verhindert oder zumindest dessen Folgen abgeschwächt werden können.

## 1,6 UMWELT/ECOTEST

### 1,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,8 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 1-phasiger Ladung mit 32 A; um die 64-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 73,9 kWh benötigt. Der e-Soul gehört damit zu den Effizienteren unter den Elektroautos, sowohl was den Verbrauch als auch was die Ladeverluste betrifft.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den e-Soul mit der 64 kWh-Batterie eine Reichweite von über 390 km. Aus den

18,8 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 103 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest ausgezeichnete 49 Punkte.

Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 13, außerorts bei etwas über 20 und auf der Autobahn bei etwa 22,5 kWh/100 km. Der e-Soul ist also in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 480 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

### 2,0 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 18,8 kWh pro

100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 82 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der e-Soul 40 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können auch heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der KIA aber gut da, obwohl er "undankbare" 89 Punkte insgesamt erzielt - undankbare deshalb, weil er um einen Punkt den fünften Stern verpasst und den Ecotest mit vier von fünf Sternen abschließt.

## 2,4 AUTOKOSTEN

### 2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ KIA bietet den Soul in Deutschland nur noch mit Elektroantrieb an. Der e-Soul ist schon ab 33.990 Euro erhältlich, allerdings mit der kleineren Batterie, dem schwächeren Motor und einer nicht geizigen, in einigen wichtigen Punkten aber lückenhaften Ausstattung. Weit interessanter ist da die Variante mit der größeren Batterie und mittlerer Ausstattung - und schon steht mindestens 41.390 Euro auf dem Preisschild. Im Falle der Top-Ausstattung des Testwagens sind es sogar 43.190 Euro. Dann ist die Ausstattung aber auch wirklich umfangreich und enthält alles wichtige und interessante für die E-Mobilität. Von allen genannten Preisen kann man aktuell immerhin 4.000 Euro plus Mehrwertsteuer als Elektroautoprämie abziehen. An Kfz-Steuer werden jährlich 62 Euro fällig - aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung gehen in Ordnung, die Haftpflicht liegt bei 18, Teilkasko bei 19 und die Vollkasko bei 22 - so halten sich die Kosten noch im Rahmen. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich

weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt und damit die Vorderreifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; KIA gibt hier wie auf das ganze Auto sieben Jahre Garantie bis 150.000 km. Für das Auto ist dies lang, für die Batterie nur Mittelmaß; Hyundai beispielsweise garantiert immerhin acht Jahre bis 200.000 km, dass die Hochvolt-Batterie fit bleibt - vor allem diese lange Laufleistung ist selten bei der Konkurrenz und damit eine vertrauensbildende Maßnahme. Andererseits steht im Kleingedruckten, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet - basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 394 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 276 km akzeptieren, ehe der

Garantiefall eintritt. Wie auch Hyundai verbaut KIA aber ein aufwendiges Thermomanagement, um die Batterien immer in einem möglichst optimalen Temperaturfenster zu halten und so den "Verschleiß" zu minimieren.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	e-Soul (39,2 kWh) Edition7	e-Soul (64 kWh) Edition7
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	395/1	395/1
0-100 km/h [s]	9,9	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157	167
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	15,6 kWh E	15,7 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller	-	-
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/19	18/22/19
Steuer pro Jahr [Euro]	62	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	612	644
Preis [Euro]	33.990	37.790

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 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

## HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	150 kW/204 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	395 Nm bei 1 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,7 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	-
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17 W
Länge/Breite/Höhe	4.195/1.800/1.600 mm
Leergewicht/Zuladung	1.757/423 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	315/1.339 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	64 kWh
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre / 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Hwasung

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R 17 94W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,3 m
EcoTest-Verbrauch	18,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 103 g/km)
Reichweite	390 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.010 mm
Leergewicht/Zuladung	1.745/435 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/670/1.205 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>90 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>60 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>108 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>447 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	705 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/19		
Basispreis e-Soul (64 kWh) Spirit	43.190 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.07.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.583 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.100 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.490 Euro (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/590 Euro (Paket)
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	690 Euro/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,0</b>
Verarbeitung	3,0	Fahrleistungen	1,2
Alltagstauglichkeit	3,5	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	0,8
Ein-/Ausstieg	2,2	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,1	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	2,3
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,0</b>
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,9
Multimedia/Konnektivität	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	3,8	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,6</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>	Verbrauch/CO2	1,1
Federung	2,5	Schadstoffe	2,0
Sitze	3,1		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	2,8		

Stand: September 2019  
Test und Text: M. Ruhdorfer