

Fahrbericht Kia Soul EV: Fast alles im grünen Bereich

Von Jens Riedel

Es gibt zwei Arten, ein Elektroauto zu bauen: Entweder nutzt man ein bereits bestehendes Modell und baut es entsprechend um oder man konzipiert das Fahrzeug von vornherein als E-Mobil. Kia geht bei seinem ersten Stromer den ersten Weg und packt dem Soul eine 282 Kilogramm schwere Lithiumionen-Polymer-Hochleistungsbatterie in den Kofferraum und einen 81 kW / 110 PS starken Elektromotor unter die Vorderhaube. Spezielle Felgen, ein verkleideter Unterboden und eine große Ladeklappe an Stelle des klassischen Kühlergrills sind weitere Änderungen. Stolze über 200 Kilometer Reichweite verspricht Kia unter Berufung auf die Normwerte. Die schafften wir bei einstelligen Plus-Graden im Winterhalbjahr bei weitem nicht.

Mal eben zum Einkauf in die sechs Kilometer entfernte Innenstadt – kein Problem. Auch die insgesamt 75 Kilometer Fahrt ins Büro, zurück nach Hause und wieder hin bereiten keine Schwierigkeit. Bereits der Verwandtschaftsbesuch im 45 Kilometer entfernten Ort hingegen will wohl überlegt sein. In der Regel 110 bis 115 Kilometer Reichweite gestand uns der Bordcomputer des Kia Soul EV nach einer Vollladung bei Temperaturen um die fünf Grad zu. Einmal in Fahrt ließen sich noch weitere zehn bis 20 Kilometer herauskitzeln.

Nein, ein Langstreckenauto kann und will das erste Elektroauto aus Korea nicht sein. Das zeigen auch schon die Instrumente. Bis 60 km/h ist im wahrsten Sinne des Wortes auf dem Tacho- und im Powermeter alles im grünen Bereich. Die Stadt ist das bevorzugte Revier des Elektro-Soul. Rätsel gibt der Stromer nicht auf. Ein kurzer und akustisch begleitetes Fahrzeugscan im Display erweckt das Auto nach dem Druck auf den Startknopf zum leisen Leben. Eine grün aufleuchtende Fahrzeugsilhouette mit einem nach links und nach rechts weisenden Pfeil signalisieren „es kann losgehen“. Das Schema ist beispielsweise auch aus dem Nissan Leaf, dem meistgekauften Elektroauto der Welt, bekannt. Im Kia Soul EV fühlen wir uns dennoch wohler. Er wirkt bei den Anzeigen weniger verspielt und im Interieur nicht so „plüschig“ wie der Japaner.

Unter einem zur Warnung von Passanten leisen und künstlich erzeugten Surren (bis 20 km/h) saust der Soul EV mit 285 Newtonmetern Drehmoment los. Alternativ zum Fahrmodi „D“ gibt es die Stellung „B“ am unteren Ende des Schaltschlitzes, dann nimmt der Kia zwar genauso fix Fahrt auf, gibt sich beim (Motor)Bremsen aber deutlich rigoroser, um beim Verzögern noch mehr Energie zu rekuperieren. Strom schonend wirken sich weitere Maßnahmen wie der Eco-Modus mit leicht zurückgenommener Leistung oder die weltweit einzigartige Möglichkeit aus, die Klimatisierung ausschließlich auf den Fahrer auszurichten.

An Platz mangelt es in dem kompakten Crossover aus Korea nicht. Lediglich der auch beim Soul mit Verbrennungsmotor nicht gerade üppige Kofferraum schrumpft auf 281 Liter Volumen. Komfortdefizite muss ebenfalls niemand für die Fahrt mit sauberem Umweltgewissen hinnehmen. Ab Werk sind bereits Zwei-Zonen-Klimaanlage, 8-Zoll-Kartennavigation, digitaler Radioempfang, Smart-Key, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, (überflüssige) Rückfahrkamera, Sitzheizung vorn, beheizbares Lederlenkrad und elektrisch anklappbare Außenspiegel an Bord- Stromverbrauch hin oder her. Auf Wunsch gibt es nicht nur Teilledersitze, sondern sogar Sitzventilation vorn und Sitzheizung hinten.

Der E-Soul führt zwei Ladekabel im Gepäckraumboden mit sich. Das eine dient dem normalen Haushaltsanschluss, mit dem sich die Batterie innerhalb von gut fünf Stunden wieder voll nachladen lässt. Auch hier erinnert der Kia an den Nissan: Oben auf dem Armaturenbrett geben drei blaue Lämpchen Auskunft darüber, wie weit der Ladevorgang fortgeschritten ist. Mit dem anderen Kabel und der zweiten Steckdose hinter der Frontklappe kann der Wagen auch an Schnell-Ladestation angekoppelt werden. Dann reicht eine halbstündige Kaffeepause, um mit gut 80 Prozent zurückgewonnener Energie die Fahrt fortzusetzen.

Mit 11,2 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h und Spitzentempo 145 km/h lässt sich im Alltag gut leben – wie gesagt, ein Langstreckenauto will und kann der Soul EV nicht sein. Ihm fehlt es wie jedem anderen reinen E-Auto an Reichweite. Ansonsten ist alles im grünen Bereich. Gegen den Preis von knapp 31 000 Euro inklusive Zwei-Farben-Lackierung kann nichts eingewendet werden, zumal der Stromer in einer Hinsicht ein Kia wie jeder andere auch bleibt – mit sieben Jahren Herstellergarantie bis maximal 150 000 Kilometer. Und die gilt in diesem Fall auch für den Akku. (ampnet/jri)

Daten Kia Soul EV

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,14 x 1,80 x 1,59
Radstand (m): 2,57

Motor: Permanent-Synchronmotor (Wechselstrom)

Leistung: 81 kW / 110 PS von 2730 - 8000 U/min

Max. Drehmoment: 285 Nm von 0 - 2730 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 145 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,2 Sek.

Durchschnittsverbrauch: 14,7 kWh/100 km

CO₂-Emissionen: lokal 0

Effizienzklasse: A+

Leergewicht / Zuladung: min. 1565 kg / max. 395 kg

Kofferraumvolumen: 281 - 891 Liter

Wendekreis: 10,6 m

Bereifung: 205/60 R 16 92 H

Preis: 30 790 Euro

Bilder zum Artikel



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.



Kia Soul EV.
