Vorstellung Kia Soul EV: Gewaltiger Sprung nach vorn

Von Jens Meiners

Der automobile Fortschritt von einer Modellgeneration zur nächsten erfolgt normalerweise in kleinen Schritten. Knapp 40 Prozent mehr Drehmoment, rund 85 Prozent mehr Leistung und die doppelte Reichweite? Das gibt es nur beim Elektroauto. Wie bei einem der beliebtesten und erfolgreichsten E-Mobile auf dem Markt: Dem elektrischen Kia Soul.

Der Soul war schon immer ein individuelles Crossover-Mobil mit viel Charakter: Es ist eigentlich unmöglich, ihn mit irgendeinem anderen Auto zu verwechseln. Und das ist auch in der dritten Generation so: Sie ist etwas größer geworden, die Linien sind aufgeräumter, „produktiger“ – und trotzdem trägt dieses Auto das durchaus ikonisch zu nennende Soul-Design unverkennbar in das nächste Jahrzehnt. Das moderne Erscheinungsbild wird durch schmale, futuristische Scheinwerfer und eine C-Säule unterstrichen, in der man das Motiv einer Haifischflosse erkennen könnte.

Jetzt wird der Soul vollständig elektrisch – jedenfalls in Europa. In Asien und Amerika gibt es ihn auch weiterhin mit Ottomotoren. Wie bisher besitzt der elektrische Soul statt eines Frontgrills einen lackierten Kunststoffeinsatz; die LED-Beleuchtungselemente sind ebenso eigenständig wie die elektrospezifische Front- und Heckschürze. Und wie bisher verfügt die elektrische Version über markante Felgen im Aero-Design.

Während das Außendesign sehr modern wirkt, ist der Innenraum konventioneller ausgefallen: Anstatt das kühl-moderne Außendesign zu reflektieren wirkt das Interieur relativ brav. Immerhin gibt es interessante Farb- und Beleuchtungseffekte sowie einen futuristischen Shift-by-Wire-Drehschalter, mit dem die Positionen Drive, Reverse bzw. Neutral vorgewählt werden können.

Der Kia Soul EV, er wird hierzulande e-Soul heißen, ist mit einem bemerkenswerten System namens Uvo Connect ausgestattet, auf das die Koreaner besonders stolz sind: Es vereint eine Vielzahl von Funktionen und Informationen zu Akkustatus und Lademöglichkeiten, zeitgesteuertem Aufladen und umfasst auch die Möglichkeit, eine Fahrt zuhause vorzuplanen und dann auf das Telematiksystem aufzuspielen.

Keine Frage, dieses kompakte Elektroauto hat einen gewaltigen Sprung vollzogen. Der vorn montierte Synchron-Elektromotor schickt satte 395 Newtonemter Drehmoment und 204 PS (150 kW) Leistung auf die Vorderachse – und zwar mit solcher Vehemenz, dass es einiger Zurückhaltung bedarf, um die Reifen nicht bei jedem Herausbeschleunigen aus der Kurve aufjaulen zu lassen.

Das maximale Drehmoment steht beim Start ansatzlos zur Verfügung, bis zu 3600 U/min. Ab 3800 U/min liefert der Motor die Maximalleistung. Damit stürmt der e-Soul ausgesprochen flott über die Landstraße, und er fühlt sich eigentlich noch schneller an, als es der 0-100-km/h-Wert von nur 7,9 Sekunden vermuten lässt. Auch auf der Autobahn geht es relativ munter weiter, bis er bei 167 km/h deutlich spürbar in den Abregler läuft. Es gibt bei der Kraftübertragung nur eine Übersetzung, und die Leistung kann jederzeit ansatzlos abgerufen werden. Damit wird der e-Soul zum perfekten Lückenspringer, ohne dass ständig prophylaktisch heruntergeschaltet werden müsste.

Allerdings leidet der dynamische Eindruck etwas unter der eher komfortbetonten Federung. Mit seinen großen Akkus wiegt der e-Soul stolze 1682 Kilogramm, und wenn er gefordert wird, neigt sich die Karosserie spürbar. Am Limit untersteuert er deutlich, und

die leichtgängige Lenkung agiert etwas gefühllos. Freude bereitet hingegen das Spiel mit der Rekuperation. So lässt sich einerseits eine Art Freilauf-Modus einstellen, mit dem der e-Soul ungemein leichtfüßig wirkt, andererseits lässt sich die Rekuperation derart hochschrauben, dass man das Bremspedal in den meisten Situationen vergessen kann. Viele Elektro-Liebhaber legen auf dieses Ein-Pedal-Fahren großen Wert.

Obwohl der Soul EV wie ein Sportwagen beschleunigt, will er eigentlich ein vernünftiges Auto sein – und ein besonders praxistaugliches. Dafür sorgt nicht zuletzt die eindrucksvolle Zyklus-Reichweite von stolzen 452 Kilometern, die in der Praxis auch bei zügiger Gangart in rund 350 Kilometer übersetzt werden können. Das ist eine enorme Verbesserung gegenüber dem Vorgängermodell, das mit nur 111 PS Leistung und 205 Nm Drehmoment im allergünstigsten Fall 250 Kilometer erreichte.

Übrigens gibt es den neuen e-Soul auch in einer schwächeren Variante. Dann leistet er 136 PS (100 kW), und die 395 Nm sind nur bis 2400 U/min abzurufen. Der Standardspurt dauert hier 9,9 Sekunden, abgeregelt wird bei 155 km/h. Zudem wird ein kleinerer Akku eingebaut – aber selbst der bietet Reserven für bis zu 277 Kilometer.

Das Aufladen geht an entsprechenden Schnell-Ladesäulen übrigens relativ flott vonstatten; wenn man es mit 80 Prozent bewenden lässt, was im übrigen auch der Lebensdauer der teuren Akkus zuträglich ist, genügt weniger als eine Stunde. An üblichen kommunalen Ladesäulen oder gar an der häuslichen Steckdose sind jedoch teilweise mehr als zwei Stunden einzuplanen.

Der e-Soul ist ein praktisches Auto: Sein geräumiger Innenraum bietet vier Personen bequem Platz, und der variable Kofferraum ist groß genug, um Einkäufe und Gepäck für die meisten Lebenslagen zu verstauen. Und natürlich die sperrigen Ladekabel.

Es gibt jedoch noch einen gewichtigen Kritikpunkt am neuen e-Soul: Die Nachfrage ist so hoch, dass Besteller sich auf erhebliche Lieferzeiten einstellen müssen. Doch das Warten lohnt sich: Der e-Soul ist eines der überzeugendsten Elektroautos auf dem Markt. Preise sind noch nicht bekannt, wir rechnen jedoch mit einem Einstieg bei rund 35 000 Euro, wobei die 204-PS-Variante mit dem größeren Akku rund 3000 Euro Aufpreis kosten dürfte. (ampnet/jm)

Daten Kia e-Soul (64-kWh-Version)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,20 x 1,80 x 1,61
Radstand (m): 2,60
Motor: Permanentmagnet-Synchronmotor
Leistung: 150 kW / 204 PS bei 3800–8000 U/min
Max. Drehmoment: 395 Nm bei 0–3600 U/min
Elektromotor: 150 kW / 204 PS
Drehmoment E-Motor: 395 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 64 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 167 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.
Reichweite: 452 km
CO2-Emissionen: 0 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 1757 kg / max. 423 kg
Kofferraumvolumen: 315–1339 Liter
Wendekreis:10,6 m
Bereifung: 215/55 R17
Garantie: 7 Jahre
Basispreis: n.n.

Bilder zum Artikel

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

Autor Jens Meiners und der Kia Soul EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia