

Kia Soul EV

eigene erFAHRungen:

10.05. 21, km

Das Forum: <https://www.goingelectric.de/forum/viewforum.php?f=263>

SK-3: Modelljahr 21. Ausstattung „Spirit“ plus 11 kW-AC-Lader, Ledersitze und Glasschiebedach, also „volle Hütte“. 150kW und 64 kWh.

Aus schlechten Erfahrungen sollte man ja schlau werden. Also habe ich den Soul EV erstmal gründlich ausprobiert und dann erst bestellt, damit es nicht wieder solch ein Reifall wird wie der Tesla und der Corsa. Drei Kia-Händler kontaktiert, davon erwies sich einer nicht nur als kompetent, sondern zudem auch der E-Mobilität zugeneigt, was man wahrhaftig nicht von jedem Autohändler behaupten kann. Da auch der Preis stimmte, bestellten wir ihn im Juli 20. Lieferung voraussichtlich Januar. Im Dezember war er schon da, was uns 3% MwSt ersparte. Bingo! 😊



Abgeholt mit meiner roten Nr, da wir erst zum 5.1. einen Termin bei der Zulassung bekamen. Akku war voll geladen, was meinen guten Eindruck dieses Händlers noch unterstrich.

Erste Eindrücke:

Die Heckklappe öffnet schön weit. Der Kofferraum hat einen doppelten Boden, worunter alles mitzuführende inkl. Ladeziegel seinen Platz findet. Man sitzt bequem und findet schnell eine ergonomisch passende Einstellung von Sitz und Lenkrad. Die Sitzeinstellungen gehen mit elektrischen Stellmotoren. Eine „Memory“-Funktion für 2 unterschiedliche Fahrer*innen wäre halt noch schöner. Ein- und Aussteigen geht angenehm ohne Verrenkungen. Die Übersicht ist hervorragend. Nachhause im Dunkeln bei Nieselregen und um die 12°C, häßlich Autobahn (110 – 150 km/h) und Bundesstraße (meine übliche Teststrecke). Zuhause angekommen lag der Verbrauch lt. Anzeige unter 18 kW/100km. Was die Reichweitenanzeige vor Abfahrt von 458 km glaubwürdig macht. Bis zuhause hatte ich fast alle Anzeigen und Programmierungen des recht intuitiv zu bedienenden Infotainments erledigt. Das zudem sehr übersichtlich gestaltet ist mit allen Infos, die ich erwarte inkl. Füllgrad in % und verzögerungsfreier Anzeige des Momentanverbrauchs in kW, leider nicht mit Rekuperationsleistung. Abgesehen vom Schiebedach keine unnötigen Nebengeräusche. Die Lenkradheizung wird schön warm, aber nicht zu heiß. Das Navi zeigt auf Wunsch eine schön große Karte mit Ladestationen und macht zudem die Tag/Nacht-Umstellung genau dann, wann man es erwartet. DAB-Radioempfang mit übersichtlicher Senderliste. Bin nur im „Normal“-Modus gefahren mit mehr als hinreichender Leistungsentfaltung und toll dosierbarer Rekuperation über die Lenkrad-Paddels. Die Lenkung wirkt „amerikanisch“ leichtgängig, aber man findet die Spur immer zuverlässig. Und wenn nicht, dann greift der Spurhalteassistent freundlich ein.

→ Der erste Eindruck war schon mal sehr positiv. 😊

Da könnte sich PSA/Opel ganz viele Scheiben abschneiden!

Zuhause dann die App „UVO“ installiert, womit sich der Soul übers Handy in wichtigen Funktionen fernbedienen lässt.

Weitere Fahreindrücke:

Platz- und Sitzverhältnisse: schön geräumig, auch hinten. Gutes Ein- und Aussteigen.

Bequeme Sitze mit gutem Halt. Keine Rückenschmerzen. 😊 Sitzheizung vergleichsweise langsam, Sitzlüftung toll. Die Sitzklimatisierungen sind nach Start des Autos immer aus. Was dem gewohnten Standard entspricht.

Beladung Kofferraum mit umgelegter Rückbanklehne (Boden in oberster Stellung): glatt und eben, deutlich angenehmer als im ansich ähnlichen Opel Ampera-e. Auch und besonders durch das steile Heck ungemein praktisch! Somit erstaunlich viel Stauraum für ein derart kurzes Auto! 😊 😊

Schiebedach: einwandfrei als Glas-Hub-Schiebedach mit Verschlussschieber. In Kippstellung wirklich leise.

Heizung: Halb-Grad-Schritte – prima! Zugfrei und gute Durchheizung. Frontscheibe auch im Regen beschlagfrei ohne lautes Maximalgebläse. Die Kühlung reagiert in Eco recht träge.

Leistungsentfaltung: sogar im „Eco“-Modus stets mehr als ausreichend. 😊

Rekuperationsregelung mit „Paddels“ am Lenkrad (bis zum Stillstand!): besser geht's nicht. 😊😊😊

Das Head-Up-Display zeigt genau die richtigen Infos genau dort, wo man ohne Verrenkungen hinguckt, ohne das Verkehrsgeschehen außer Acht zu lassen. Klasse! 😊 Ob Tesla das noch kapiert?

Auch die Außentemperatur mit Schneeflocke bei Frost sind nicht winzig im Zentraldisplay versteckt (Corsa-e), sondern gut findbar in Tachodisplay. Die Schneeflocke dürfte gerne größer sein, denn es ist ja ein Warn-Hinweis.

Spur- und Abstands-Tempomat: funktioniert einwandfrei. Automatisch gekoppelt mit Spurhalteassistent. Intuitiv zu bedienen – und er meckert erst nach ner ganzen Weile, wenn man das Lenkrad loslässt. 😊

Verkehrsschildererkenung: nicht immer korrekt – geht halt nicht „live“ via Kamera sondern leider nur aus den Navidaten, die nie wirklich aktuell sind. Dass er aber seit Jahrhunderten vorhandene Ortschaften (Bsp.: Villmar) einfach als 100 km/h-Bundesstraße ignoriert, ist ein unschöner Programmierfehler! 😞

Spracheingabe Navi: nicht immer so intuitiv, wie es sein sollte.

Klang der „Harman-Kardon“ Anlage: Naja, ich bin leider zu anspruchsvoll. Der Hochtöner macht zischelnde Verzerrungen, der Bass ist schwammig ohne Wumms. Aber normale Menschen könnten das möglicherweise aushalten.

Antrieb: hörbare, aber nicht störende leichte Heultöne beim Beschleunigen, sonst ruhig. Enorme Leistungsentfaltung, aber die Traktion des Frontantriebs schafft es noch. Eco-Modus reicht für alle Lebenslagen. Ich hab die Obergrenze aber von 120 auf 130 km/h gestellt.

Spurhalteassistent: Wer das, wie ich, vom Corsa/Ampera kennt, mag diese Funktion nicht, denn die greift dort so ruppig ein, als würde der Fahrlehrer ins Lenkrad greifen. Im Kia helfen Saampfoten, den rechten Weg nicht zu verlassen, das geschieht derart unspektakulär und freundlich, dass es sogar mir gefällt. Toll abgestimmt! 😊

Der Querverkehrswarner beim rückwärts Ausparken funktioniert einwandfrei. Genauso wie die gut auflösende Rückfahrkamera und die Parkassistent mit Piepser und farbigen Zonenwarnungen, die allerdings allzu ängstlich sind. Rot bei 30 cm Abstand – das kann man ja schon ohne Piepser. Bird-View wäre halt noch schön...

Der Parkpiepser ist normalerweise ausgeschaltet, was doof ist, wenn man ankommt und vorwärts einparkt, weil man den dann immer erst manuell einschalten muss. Das hätte man auch besser programmieren können mit einer automatischen Einschaltung unter 5 km/h. 😞

Den letzt-gefahrenen Fahr-Modus merkt er sich über's ausschalten aber. Wie auch die Klima-Einstellungen. Leider nicht Autohold (immer aus) und Spurhalter (immer ein)

Scheibenwisch-wasch: anders als fast alle anderen Autos reicht hier ein kurzer Zug am Hebel für genug Spritzwasser, dass der Sprühdreck mit einem Wisch weg ist. 😊

Bei anderen Autos verspritzt es voreingestellt viel zu viel Wasser und wischt unnötige 3-4 mal. Ich hasse Verschwendung.

Verbrauch mit Winterreifen: Erstmals meine „Norm“-Verbrauchsstrecke gefahren: Runkel-Oberursel via B8/B455 und zurück. Bei 2 – 7°C lt Anzeige 17,1 kWh/100km, das ist deutlich besser als der kleinere und leichtere Corsa. Respekt! Später bei Schneetreiben um die Null knapp 20 und dann bei 6 – 10°C und trocken nur noch 16,1. Erster Tag >20° im Mai: 14,3 mit Kühlung. Das ist nicht schlecht. Und dabei bleibt das Beschleunigungsvermögen selbst im Eco-Modus immer noch ordentlich. 😊

Reifen: die allgemein als schlecht bewerteten Nexen-Sommerreifen hatte ich ja schon am 2ten Tag durch die guten und leisen Dunlop-Winterreifen ersetzt, was die Lenkpräzision erstaunlicherweise eher sogar verbesserte. Nach Ostern habe ich nun die Sommerreifen von Michelin (die der Niro serienmäßig hat) montieren lassen. Lenkung nochmals spürbar präziser, Abrollgeräusch nicht leiser.

Wunschliste:

Wenn ich noch Wünsche an die Kia-Entwickler äußern darf, dann sind das folgende:

- 1) Sitzverstellung: wenn schon elektrisch, dann bitte mit Memory wie im Niro.
- 2) Verkehrsschilder sollten life per Kamera zuverlässig erkannt werden.
- 3) Die Parkpiepser sollten sich unter 5 km/h auch vorwärts selbst einschalten.
- 4) Einen Frunk sollte es ab Werk geben.
- 5) Der digitale Radioempfang leidet unter Empfangslöchern, da sollte etwas wie „Antennen-Diversity“ helfen können, das örtliche Verstummen zu vermeiden.
- 6) Die Sprach-Eingabe ins Navi sollte zuverlässiger und intuitiver funktionieren.
- 7) Die Zeitschaltung „winter/sommer“ muss automatisch gehen!
- 8) Die Motorhaube sollte aus Alublech sein. Das spart Gewicht dort, wo es stört.
- 9) Wenn man mit dem Navi eine Routenführung entlang passender Ladestationen programmieren könnte, wäre das ein tolles Update!

Ein paar Bilder, als er auf der Hebebühne stand:

Durch die Kombinationsplattform wirkt die ganze Elektrik im riesigen Raum da vorn fast schon verloren – mein Schraubermeister freute sich „da kommt man ja überall wirklich gut hin!“ – Foto ohne das Verschönerungsplastikteil, das wohl eh einem Frunk weichen muss – Platz genug ist ja. Stahlblech-Motorhaube mit Gasdruckfedern (!).



Da die Koreaner dem Auto keinen Frunk („front trunk“) spendiert haben, gibt es diverse Nachrüstlösungen für den Kia Soul 3, meist mit normierten kubischen Alukoffern, die den vorhandenen Raum nicht wirklich nutzen, wengleich sie hinreichend Platz bieten für ein Ladekabel, das genau dort (nämlich vorn, wo auch der Ladeanschluss ist) den einzig logischen Platz hat. Daher habe ich eine sehr gute Lösung eines Salzburger Paares gekauft, siehe www.frunk.at - Das ist eine im Thermo-Tiefziehverfahren optimal geformte Wanne mit mehr als hinreichend Platz und sie setzt sich mit passenden Gumminoppen in die 4 vorhandenen Halter der „Motor“Abdeckung. Eine passende Antirutschmatte tut ihren Job.



so sieht das aus.

Und selbst bei Regenfahrten bleibt es darinnen trocken - Top!

Allerdings klapperte mein Ladestecker darinnen ab und an, was mich nervte, daher habe ich die Wanne mit 10 mm dicken Moosgummi ausgekleidet und das Kabel in eine Tasche eingepackt:



Apropos: das Teuchtschtech Spiralkabel ist für den Nasenlader perfekt. Als 16A (11 kW)-Ausführung zudem noch leicht und handlich.

Elektronischer Bremskraftverstärker mit direkt angeflanschtem ABS/ESB: konsequent!



Boden von vorn: sehr schön glatt aerodynamisch:



Aluminium Schwenklager und Querlenker an der Vorderachse (leicht aber teuer):



...und auch der Radträger hinten ist aus Alu! ☺

Alle 4 Federn haben dämpfende Gummiunterlagen gegen Rost und Federbrüche!



vorn

und

hinten

OK, die Rad-Mittenzentrierungen waren nicht eingefettet, wie heutzutage leider überall, auch bei „Premium“-Marken. Und der KTL-schutz der Stahlteile haftet an den Schweißnähten nicht gut – das habe ich gleich mal nachbehandelt ☹️

Insgesamt muss ich sagen: das Auto ist (schön) altmodisch unverspart.

Hier eine Info von Fastned zum DC-Laden:

<https://support.fastned.nl/hc/de/articles/360020644833-Laden-mit-einem-Kia-e-Soul>

Deutlich zu sehen, wie der Ladestrom abhängig vom „Füll“grad des Akkus reduziert wird. Da versteht man, dass es kaum Sinn macht, unterwegs mehr als bis 80% zu laden. Und auch daran haben die Koreaner gedacht →

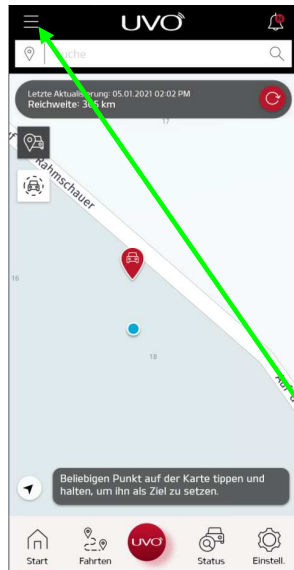
Ladebegrenzung:

Nachdem ich im Auto und in der Anleitung erfolglos gesucht hatte, fand sich die etwas versteckte Einstellung der Obergrenze für's Laden in der UVO-App:



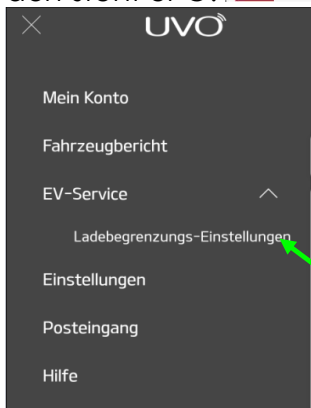
Im Handy öffnen:

unten das X („schließen“) drücken →

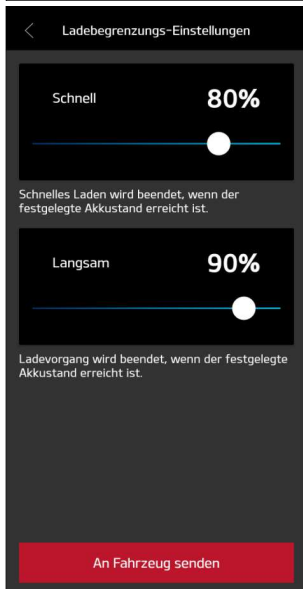


dort steht er 😊:

oben links auf die 3 Striche drücken →



dort auf „Ladebegrenzungs-Einstellungen“ drücken →



für beide Ladearten den Schieber nach Wunsch (in 10%-Schritten) positionieren und unten „an Fzg senden“ (rote Fläche) drücken. Fertig! Empfehlung: „schnell: 80% und „langsam“: 90%, es sei denn, man möchte zuhause kurz vor einer längeren Ausfahrt ganz voll laden. Der Akku-Gesundheit tut es nicht gut, wenn die Zellen länger mit 100% herumstehen. Und auch nicht mit unter 10%. Vorteil im Winter: man kann das Ladekabel über Nacht drin lassen, ohne über 80 oder 90% zu laden und dann 10 Minuten vor Abfahrt das Auto via App mit Hausstrom vorwärmen.

Leider lässt unser Soul es seit dem letzten SW-Update nicht mehr zu, mit mehr als einem Smartfon auf UVO zuzugreifen. ☹

Tipps/Links für Zubehör und sonstige Infos:

Infos zur verbauten Hochvolt-**Batterie**:

<https://abload.de/img/akku1rokeb.jpg>

Windabweiser entlang der Seitenfenster:

<https://www.ebay.de/itm/Auto-Clover-Wind-Deflectors-Set-for-Kia-Soul-2020-6-pieces/254601673274?hash=item3b47713a3a:g:cIEAAOSwQVFew~E7>

selbst noch nicht getestet, lt. einiger Forenschreiber gute Funktion, aber nur in UK zu bekommen.

Ladeklappe:

Um das Ladekabel rein zu stecken, muss zuerst der (AC) bzw. die beiden (DC) Verschlusskappe(n) abgenommen werden. Die hängen zwar an kurzen Plastikstrippen, baumeln dann aber auf dem Lack. Immerhin hat Kia daran gedacht, dem oberen Käppi einen Halter im Deckel zu integrieren, wo man es fixieren kann. Wenn es regnet, sammelt sich darin aber Wasser, das man nach dem Laden mit dem Stöpsel in den elektrischen Anschluss einbringt. Blöd! Die Gummikappe an guten AC-Ladesteckern passt aber genau drauf, also stülpt man diese auf die Verschlusskappe und beide bleiben trocken, siehe Bild:



Wo wir gerade dabei sind: **AC-Ladekabel:**

Das optionale von Kia ist teuer und nicht wirklich toll. Ich verwende die m.E. besten, die zudem nicht mal teuer sind: <https://www.teutschtech.com/product/typ2-ladekabel-16a-3-phasig-6m-spiral/> Nein, dieser Link ist nicht gesponsort!

Das verlinkte 16A-Kabel reicht für den 11 kW-Lader des Kia und ist gegenüber den 32A-Ausführungen leichter und flexibler. Spiralkabel haben bei Nasenladern den Vorteil, nicht auf den (schmutzigen) Boden durchzuhängen und auffällig genug zu sein, dass kein Passant drüber stolpert.

Ich habe zuhause bisher aus CEE mit meinem Go-E oder auch dem Juice-Booster problemlos geladen. Den originalen Notladeziegel nimmt man halt wirklich nur, wenn sonst nix geht, denn der kann nur sehr geringe Ladeleistung. Ich habe einen Ladeziegel mit bis zu 16A (an der geeigneten Schukodose!) probiert – funzt prima.

More2come...