

Kia E-Soul

eigene erFAHRungen:

17.01.21 bis 27.3.25 km

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

Wir haben einen 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 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 %ualer Rekuperationsleistung. Keine unnötigen Nebengeräusche, nicht mal vom Schiebedach. 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 und überwachen 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. Lenkradheizung gut, wenn auch etwas zu heiß. Leider nicht regelbar.

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 Sonnenblende. In Kippstellung erstaunlich 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, auch dank der „Kick-Down“-Funktion 😊

Rekuperationsregelung mit „Paddels“ am Lenkrad (gezogen haltend bis zum Stillstand!): besser geht's nicht. 😊 😊 😊 Nachteil: man bremst fast gar nicht mehr mit dem Fuß, daher

vergammeln die hinteren Bremscheiben sehr schnell. Also ab und an mal bergab den Gangwahlschalter auf N stellen und ordentlich bremsen (vorher im Rückspiegel beachten, dass man keinen Mitmenschen gefährdet). Schabende Geräusche von hinten beweisen, dass das hilft. Das kann man schadlos auch mit der elektrischen Handbremse tun.

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

Auch die Außentemperatur mit Schneeflocke bei Frost ist 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.

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! Und das wird auch nicht besser, wenn man alle Jahre wieder die Navidaten aktualisiert ☹️

Spracheingabe Navi: nicht immer so intuitiv, wie es sein sollte. Mit heller (Frauen-)Stimme sprechen, meine (Männer-)Stimme wird in 99% der Fälle nicht verstanden – das Ding nervt einfach nur - ☹️ Also zuerst dieses Tutorial lesen:

http://webmanual.kia.com/STD_GEN5_WIDE/AVNT/EU/German/voicerecognitionsystem.html nach meinem deutlichem Hinweis an die Rüsselsheimer Entwickler wurde das per Software-Update korrigiert.

Klang der „Harman-Kardon“ Anlage: Naja, ich bin leider zu anspruchsvoll. Der Hochtöner macht schrille Verzerrungen, der Bass ist schwammig ohne Wumms. Aber normale Menschen könnten das möglicherweise aushalten. Im Vorgänger Soul EV klingt die Basis-Anlage besser.

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 verstellt. *: falls das mal lauter wird, kann es auf einen Lagerdefekt hindeuten. Die EV-Clinic in Berlin oder Zagreb ansprechen!

Fahrassistenz:

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

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 Samtpfoten, 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 (wenn man sie denn sauber hält) und die Parkassistenz 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. Das kann sogar Opel besser. ☹️

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. Und der Regensensor funktioniert sehr gut, viel besser als im Tesla.

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 (mit 3 Bar auf den Reifen wurde das noch knapp 1 kWh besser), 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. Über den Sommer immer 14,5 +/- 1,5. Ohne Spar-Sporen wie Lüftung aus etc. Das ist nicht schlecht. Und dabei bleibt das Beschleunigungsvermögen selbst im Eco-Modus immer noch sehr ordentlich. 😊

In einem EV-Untermenü fand man anfangs einen Verlauf der Durchschnittsverbräuche der letzten Fahrten, was ich aus dem Soul EV als wirklich hilfreich kenne. Leider war die Anzeige anfangs auf amerikanische Art in km pro kWh, was doof war. Bei der ersten Jahresinspektion bemängelte ich das, danach war die Anzeige zwar in kWh/100km aber die angezeigten Werte waren völlig unsinnig im Bereich von 30 – 40% dessen, was wohl korrekt gewesen wäre. Nach Reklamation bei der 2ten Inspektion fehlt dieser Ordner nun völlig. Aber nun erscheint ein Auto mit einer Straße davor als wenig aufschlussreiche Graphik. Klickt man auf das Auto und dann auf „Energieverbrauchsdaten, erscheint der Verlauf in einer Balkendarstellung. Naja, immerhin zeigt die nun korrekte Werte an, wenngleich sie hinter einer wilden Klickerei versteckt ist. Im Januar 23 habe ich das Auto voller Vertrauen gaaanz leer gefahren. Nach Reichweite „16 km“ erschien „---“, das bedeutet, das Ding war sich nicht mehr sicher. Naja, 4% klangen noch gut. Ab 3% reduzierte sich die Leistung (Heizung hatte ich schon aus – keine Macht der Schildkröte!), ab 1% ging kaum noch mehr als beim Opel Rocks und bei 0% stand ich vor der heimischen Wallbox. Die schob dann 3-phasig bei Begrenzung auf 90% knapp 59 kWh rein, was auf 100% hoch gerechnet 65kWh entspricht. Und das war brutto, also inkl Ladeverluste (die wohl 3-phasig keinesfalls so hoch sind, wie mancherorts geschrieben wird) – also war der Akku nicht mal ganz leer. Braves Auto! Mit nem Kanister KiloWatt im Kofferraum hätt ich das ja gern mal ganz ausgefahren...

Reichweiteangst gehört mit diesem E-Auto der Vergangenheit an. Autobahnfahrten mit ACC-Tempomat auf 120 sommers: 440 km, winters: 360 km. Was ich angesichts der gebotenen „Scheunentor“-Aerodynamik nicht schlecht finde. Gemischter Alltagsverkehr (Landstraße/Ortsdurchfahrten): sommers: 450 – 480, winters: 380 – 420.

Reifen, Fahrverhalten:

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 die Sommerreifen von Michelin (die der Niro serienmäßig hat) montieren lassen. Lenkung nochmals spürbar präziser (fast schon so gut wie im Vorgänger Soul-EV mit Nexen), Abrollgeräusch leider

nicht leiser. Ich finde es schade, dass die zu gefühllose Abstimmung der Lenk-Unterstützung das Fahrverhalten weniger sicher erscheinen lässt als die Koreaner es im Vorgänger Soul-EV so gut hin bekommen hatten. Haben die nicht nur ihre Software-Entwickler, sondern auch Fahrwerksspezialisten in Rente geschickt? ☹

Luftdrucksensoren: RDKS ALCAR by Schrader P D2 V2 S2A112

UVO-App:

Funktioniert meist gut mit den gewünschten Infos. Da sollten sich Stellantis-Franzosen mal was anschauen!

ERGÄNZUNG 12/22: im Laufe der ersten 2 Jahre geriet diese ansich hilfreiche App leider zu oft ins Stottern und man musste zeitweilig auf diesen Service verzichten, was nicht nur das Vorheizen, sondern auch die Navigation mit life (Verkehrs-)Daten betrifft. **Software können die Koreaner anscheinend genauso wenig wie VW.**

Auf einem weiteren Smartphone installieren:

Vielen Dank für den Tipp von „ElmosWelt“ in Goingelectric-Forum:

<https://www.goingelectric.de/forum/viewtopic.php?f=267&t=67551&start=10>

„Parkplatz gesucht, wo das Auto (oben rechts im Display zu sehen) sehr guten Empfang hatte und unsere Handys auch sehr guten Empfang hatten.

Auf beiden Handys UVO App installiert (Kia Konto angelegt), das erste Handy gekoppelt und vom zweiten eine Bitte um Teilung des Fahrzeugs gesendet. Kam keine 10s später in der UVO App des ersten an. Genehmigt. Fertig. Alles in allem keine 5 Minuten. Am aufwendigsten war das Anlegen des Kia Kontos....

Ich vermute das Problem liegt am Empfang der Handys and des Autos.

PS: Alle Nummern mit Landesvorwahl mit + statt 00 und ohne die führende 0 bei der Ortsvorwahl angegeben. Immer und überall.“

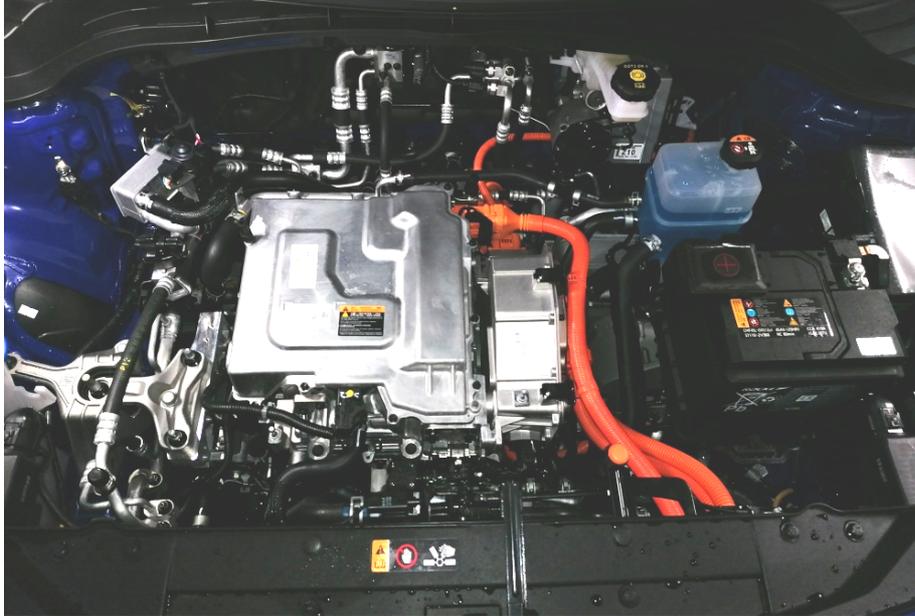
Wunschliste:

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, noch besser dann auch auf die Außenspiegel wirkend.
- 2) Verkehrsschilder sollten life per Kamera zuverlässig erkannt werden (wie Niro).
- 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 und auch mit Männerstimme funktionieren (geht nach Hinweis an die Entwickler und update!).
- 7) Die Uhr-Umschaltung „winter/sommer“ muss automatisch gehen!
- 8) Die Motorhaube sollte aus Alublech sein. Das spart Gewicht dort, wo es stört. Und erleichtert den Zugriff auf's Ladekabel, das dort im (nachträglichen) Frunk liegt.
- 9) Wenn man mit dem Navi eine Routenführung entlang passender Ladestationen programmieren könnte, wäre das ein tolles Update! Vorbild: die App „ABRP“ oder halt Tesla. Leider haben die Koreaner das nichtmal in neuen Ioniq5/EV-6 hinbekommen.
- 10) Professionelle Abstimmung der Servolenkung (Referenz: Soul EV oder diverse BMW).

Ein paar Bilder, als er auf der Hebebühne stand:

Durch die Kombinationsplattform wirkt die ganze Elektrik im riesigen Motorraum 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, wenngleich 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 Kleinunternehmens gekauft, siehe www.frunk.at - Das ist eine im Thermo-Tiefziehverfahren optimal geformte Wanne mit mehr als hinreichend Platz. Sie sitzt nun mit passenden Gumminoppen in den 4 vorhandenen Haltern der „Motor“ Abdeckung. Die Antirutschmatte tut ihren Job nicht allzu gut, da kann man nachbessern.



selbst bei Regenfahrten bleibt es darin trocken - Top!

so sieht das aus. Und

Allerdings klapperte mein Ladestecker darinnen ab und an, was mich nervte, daher habe ich die Wanne mit 10 mm dickem Moosgummi ausgekleidet und das Kabel in eine Tasche eingepackt – Ruhe! – dahinter passt der originale Ladeziegel:



Apropos: das Teutschtech Spiralkabel ist für den Nasenlader perfekt. Als 16A (11 kW)-Ausführung zudem noch leicht und handlich. Die schweren 32A-(22kW)Kabel sind unnötig. Und hängen zuviel durch.

Elektronischer Bremskraftverstärker mit direkt angeflanschem 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, allerdings mangelt es an guter Software.

Hier eine Info von Fastnet zum DC-Laden:

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

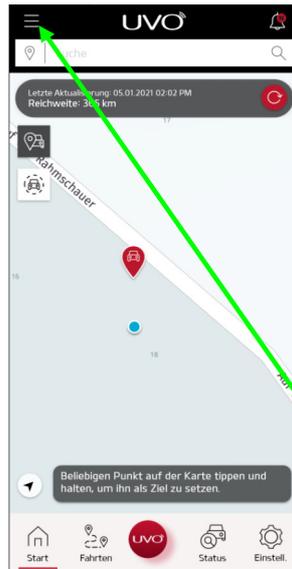
(ohne Lizenzierung darf ich hier das Bild nicht zeigen). Deutlich zu sehen, wie der Ladestrom abhängig vom „Füll“grad des Akkus reduziert wird. Da versteht man, dass es kaum Sinn macht, unterwegs mehr als bis 80% zu laden. Und auch daran haben die Koreaner gedacht →

Ladebegrenzung:

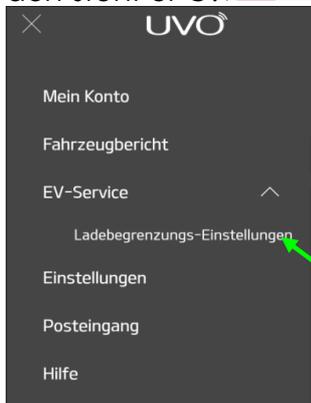
Nachdem ich im Auto und in der Anleitung erfolglos gesucht hatte, fand sich die etwas versteckte Einstellung der Obergrenze für's Laden in der UVO-App (das geht aber auch im Auto in einem Unter-Untermenü hinter „EV“:



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“ 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 stecken lassen, ohne mehr als 90% zu laden und dann 10 Minuten vor Abfahrt das Auto via UVO mit Hausstrom vorwärmen.

Leider lässt unser Soul es seit dem letzten SW-Update nicht mehr zu, mit mehr als einem Smartfon auf UVO zuzugreifen. Anleitung, das wieder einzurichten: siehe oben.

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:clEAAOSwQVFew~E7>

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

Zum Rückruf (Jan 2021):

<https://www.kfz-rueckrufe.de/bremsprobleme-hyundai-ruft-105-000-elektro-und-hybridmodelle-zurueck/8753/>

2022/23 wurde dann per verdecktem Rückruf die Akku-Kühlflüssigkeit gewechselt. Offenbar war serienmäßig eine ungeeignete eingefüllt worden.

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 einhängen 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:



Die Position als „Nasenlader“, also leicht links versetzt zentral vorn, ist für alle DC - Ladestellen gut, an denen man so einparken kann, dass sie Zapfsäulen vor dem Auto sind. Ausnahme: Tesla: da sind die zugehörigen Säulen vor der rechten Seite des Autos und die installierten Ladekabel zu kurz. Daher muss man den Ladepunkt links vom Parkplatz nutzen, belegt folglich 2 statt einen Ladeplatz. Extrem doof! Bei den üblichen EnBW Anordnungen mit seitlichen Säulen kann man nicht ganz vor fahren, weil das dicke DC-Kabel sonst nicht bis vor reicht: also steht das Heck des Kia hinten raus, was für Andere hinderlich sein kann.

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 Tipp ist nicht gesponsort!

Das verlinkte 16A-Kabel reicht für den 11 kW-Lader des Kia und ist gegenüber den 32A-Ausführungen leichter und flexibler. Leichte Spiralkabel haben bei Nasenladern den Vorteil, nicht auf den (schmutzigen) Boden durchzuhängen und auffällig genug zu sein, damit 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. An normalen Haus-Installationen sollte man das nienicht tun! Die Steckdosen und Kabel könnten abrauchen. Maximal 12A bitte!

Inzwischen nutze ich meist meine Zappi Wallbox, die in Zusammenarbeit mit der PV Solar-Überschussladen kann. Leider funktioniert damit das automatische Umschalten zwischen 1- und 3-phasiger Ladung nicht mit dem Kia. Da 3-phasig mit der Lade-Untergrenze 6A immer mind. 4,2 kW bedeutet, die meine 9,9er PV-Anlage oft nicht soviel übrig hat, flippt die Ladung bei weniger Überschuss dann (bei jeder Wolke) aus. Weshalb ich nur noch manuell auf 1-phasig eingestellt Überschuss lade. Doof, denn dann lädt er mit max 3,6 kW. Ärgerlich, denn das war mein Kaufgrund für die Zappi. Daher rate ich Leuten, die Kia, Hyundai oder Genesis laden wollen, von der Zappi ab!

Nach gut 3 Jahren wollte er zuhause weder aus der Zappi, noch aus anderen AC-Ladegeräten Strom haben. Nur der einphasige Ziegel von Lidl und meine Alibaba-Chinesen funktionierten und auch die DC-Ladung ging. Die gute Kia-Werkstatt im Autohaus Keller ersetzte den onboard-Lader auf Garantie, was mir 3 Wochen Ersatzautos bescherte.

Nach gut 4 Jahren wollte sich dann der Schließzylinder der Ladeklappe nicht mehr öffnen, weder elektrisch noch per Not-Seilzug. Plastik auf Plastik klemmt halt nach ner Weile. Der gute Mechaniker fummelte das Ding beschädigungsfrei auf – nun bimmeln wir 2 Monate mit offener Ladeklappe rum, bis endlich ein Termin frei ist. Nen Ersatzwagen gibbes diesmal nicht: Kia hat die Service-Konditionen bis zum Erbrechen geschrumpft, das ist ein Grund, diese Marke künfftig zu meiden.

Ein paar offizielle Daten:

Batterie

Batteriekapazität *	67.5 kWh
Batterietyp	Lithium-Ionen
Anzahl Zellen	294
Architektur	400 V
Garantiezeitraum	7 Jahre
Garantie Kilometerbegrenzung	150,000 km
Nutzbare Batteriekapazität	64.0 kWh
Kathodenmaterial	NCM622
Pack Konfiguration	98s3p
Nennspannung	356 V
Formfaktor	Keine Daten
Name / Referenz	Keine Daten

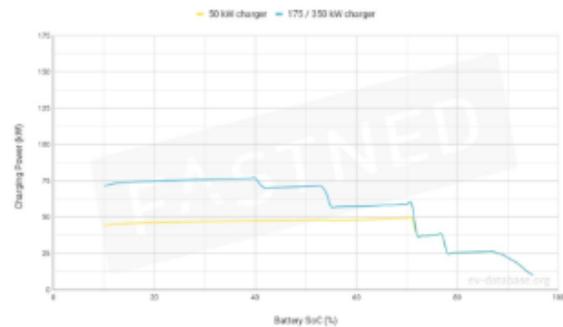
Aufladen

Zu Hause / Am Fahrtziel

Ladeanschluss	Type 2
---------------	--------

Ladepunkt	Max. Leistung	Ø Leistung	Zeit Ladegeschw.
CCS (50 kW DC)	49 kW †	45 kW †	63 min 240 km/h
CCS (175 kW DC)	77 kW †	64 kW †	44 min 350 km/h

Ladekurve



Daten zur Verfügung gestellt von Fastned

FASTNED

Dieses Fahrzeug unterstützt Autocharge
Dieses Fahrzeug hat keine Plug & Charge-
Unterstützung

† = Limitiert von der max. Ladeleistung des Fahrzeugs
Autocharge: Ermöglicht das automatische Freischalten von Ladevorgängen an fähigen CCS Ladepunkten.
Plug & Charge: Ermöglicht das automatische Freischalten von Ladevorgängen an fähigen CCS Ladepunkten gemäß ISO 15118.

Technische Daten

Beschleunigung 0-100 km/h	7.9 sec
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Reichweite	370 km

Leistung	150 kW (204 PS)
Max. Drehmoment	395 Nm
Antrieb	Front

Bidirektionales Laden (V2X / BPT)

Vehicle-to-Load (V2L)

V2L Unterstützt	Nein
Max. Ausgangsleistung	-

Exterieur-Anschluss

Interieur-Anschluss

Vehicle-to-Home (V2H)

V2H über AC Unterstützt	Nein
Max. Ausgangsleistung	-

V2H über DC Unterstützt	Nein
-------------------------	------

Kia e-Soul 64 kWh

Juli 2020 - September 2022



42.390 €
Grundpreis



64.0 kWh
Nutzbare Batterie



370 km
Reale Reichweite



173 Wh/km
Verbrauch

More2come...