

Testnotizen zum Kia e-Soul 204 Spirit

Im Test vom 4. bis zum 18. Januar 2020.
Kennzeichen: F – KM 9129 E

Von Redaktion taxi heute, Dietmar Fund
HUSS-VERLAG GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München
Tel. 0 89 / 3 23 91 -2 52
Home Office: 0 86 31 / 92 85 35
E-Mail: dietmar.fund@gmx.de / dietmar.fund@huss-verlag.de

Karosserie

Der Kia e-Soul hat grundsätzlich **LED-Scheinwerfer mit einer Fernlichtautomatik**. Sie muss man durch einmaliges Aufblenden aktivieren, danach blendet sie zuverlässig vor entgegenkommenden oder vorausfahrenden Fahrzeugen ab.

Der **Bug** ist **schön einsehbar** und die Sicht zur Seite ist auch sehr gut. Die gleichläufigen Scheibenwischer und der Heckwischer halten einen großen Sichtbereich frei. Die Außenspiegel sind für diese Fahrzeugklasse angenehm groß. Im Testwagen unterstützte eine **Rückfahrkamera** das Rangieren. Ihre Kameralinse sitzt oberhalb des Kennzeichens und ist offenbar ganz gut gegen Spritzwasser geschützt, sodass das Bild tagsüber schön scharf ist. Nachts ist das Bild wie bei fast allen Rückfahrkameras recht flau.

Anhänger darf der Kia e-Soul nicht ziehen, denn eine **Anhängelast ist nicht vorgesehen**.

INTAX rüstet den Kia e-Soul mit einem **HALE-Dachzeichen** aus, das sich einfach und sicher montieren lässt und damit viel besser als ein Kienzle-Dachzeichen. Sobald man die Abdeckung der Anschlüsse mit einem Schlüssel entriegelt hat, kann man das Dachzeichen hochkant einfädeln, wodurch automatisch die Kontakte zustande kommen, und seinen Magnet-Saugfuß dann auf das Dach absenken. Nach einem Schlüsseldreh sind die Abdeckung und das Dachzeichen sicher verriegelt. Man muss nur darauf achten, die Ecke zum Anheben des Saugfußes nicht unter dem Dachzeichen zu platzieren, wo man sie danach von Hand nicht mehr anheben kann, sondern allenfalls durchs Unterschieben eines flachen Gegenstands wie etwa eines Eiskratzers.

Vorne kann man aufgrund der weit öffnenden Türen und der hohen Sitzposition sehr **bequem einsteigen**. Hinten ist der Einstieg nicht ganz so komfortabel, weil der **Öffnungswinkel der kurzen hinteren Türen nicht sehr groß** ist.

Die **Kofferraumklappe** öffnet so weit, dass auch 1,85 Meter große Taxifahrer bequem darunter stehen können. Mit einem stabilen Griff innen lässt sie sich bequem zuklappen, ohne dass man sich die Hände schmutzig macht. Der Kofferraum hat eine **hohe Ladekante**, aber man Gepäck eben hineinschieben. Unter dem Boden befindet sich ein Fach für das Ladekabel und das Ladegerät samt Anschlusskabel für 230-Volt-Steckdosen. Während man Trolleys für das Bordgepäck aufrecht einstellen und damit noch ein paar von ihnen unterbringen kann, wird es mit großen Koffern

schwierig. **Gut ist, dass sich die Abdeckung nach oben stellen lässt** und dann gestapeltes Gepäck zurückhält.

Ladetechnik

Der **Ladeanschluss** des Kia e-Soul sitzt **hinter einer Klappe links vorn** anstelle des Kühlergrills, sodass man eine Wallbox oder eine Ladesäule gut anfahren kann. Der Deckel öffnet durch Fingerdruck ähnlich wie sonst die Tankklappe. Die Anschlüsse lassen sowohl eine Verbindung mit einem **Typ-2-Ladestecker zur Wechselstromladung** als auch mit einem **CCS-Stecker zur Schnellladung mit Gleichstrom** zu. Der Ladestecker wird verriegelt und bleibt das auch, bis der Fahrer das Fahrzeug selbst wieder entriegelt hat. Während des Ladevorgangs blinken drei von außen sichtbare Leuchten oben auf der Armaturentafel und zeigen an, wie weit er schon fortgeschritten ist. Den Ladevorgang kann man auch im Display verfolgen, in dem angegeben wird, bis zu welchem Prozentsatz die Batterien bereits geladen sind.

Der Testwagen mit seiner sehr umfangreichen Ausstattung wog **leer** laut den technischen Daten **1.833 Kilogramm**. Er hatte Lithium-Polymer-Batterien mit der höheren **Nennkapazität von 64 kWh**, die für **bis zu 452 Kilometer Reichweite** gut sein soll. Im City-Modus sollen es sogar 648 Kilometer sein.

Kia empfiehlt in seinen Unterlagen selbst, nur selten mit dem mitgelieferten Ladegerät und dem Anschlusskabel für 230-Volt-Steckdosen zu laden, weil der Ladevorgang so länger als einen Tag dauern kann. In den technischen Daten ist für das vollständige Laden von 0 auf 100 Prozent auf diesem Weg mit 31 Stunden veranschlagt. Der Testwagen zeigte bei einer Restladung von 12 Prozent eine Ladedauer von mehr als 25 Stunden im Display an. Laut den technischen Daten **dauert das Aufladen an einer Wechselstrom-Ladestation** mit 4,6 kW Leistung 15 Stunden und bei einer solchen **mit 7,2 kW Leistung 9 Stunden und 35 Minuten**. Für eine **50 kW-Gleichstrom-Schnellladestation** gibt Kia **75 Minuten Ladezeit** an und für eine solche mit 100 kW Ladeleistung noch 54 Minuten. In der Bedienungsanleitung steht aber, man solle zur Schonung der Batterie nicht ständig schnellladen, sondern auch mit Wechselstrom (und entsprechend langsamer). Das **Typ-2-Ladekabel** für den Anschluss an Ladesäulen **kostet** übrigens 313 Euro (incl. MwSt.) **Aufpreis**.

Innenraum

Zu **Top-Ausstattung Spirit** gehört ein Head-up-Display, das wichtige Informationen wie die zulässige Höchstgeschwindigkeit oder Abbiegehinweise auf eine stets ausgefahrene Plexiglasscheibe in Blickfeld des Fahrers projiziert. Es lässt sich per Tastendruck in einem Bedienfeld links vom Lenkrad aus- und einfahren. Die Höhe, die Neigung und die Helligkeit sind über das LCD-Display vom Lenkrad aus einstellbar.

Die **mit schwarzem Leder bezogenen Vordersitze** des Testwagens waren elektrisch auch in der Neigung verstellbar und haben eine Sitzheizung, die man in einem Elektroauto noch nötiger braucht als sonst, weil man dank ihr den Innenraum nicht so stark elektrisch heizen muss. Auch die beiden äußeren Rücksitze sind beheizbar, wenn man das **Lederpaket** für 1.490 Euro (incl. MwSt.) als

Sonderausstattung mit bestellt hat. Die **Vordersitze sind auch auf längeren Strecken sehr bequem**, weil sie angenehm straff gepolstert sind. Wenn zwei rund 1,86 Meter große Personen hintereinander sitzen und der Vordersitz nicht ganz abgesenkt ist, haben auch Fahrgäste im Fond genügend Kniefreit. Steht der Vordersitz ganz hinten, aber nicht gleichzeitig ganz unten, berühren die Knie großer Fahrgäste im Fond gerade mal eben die Vordersitzlehne. Unter den Vordersitzen ist nicht viel, aber ausreichend Platz für die Füße der Fahrgäste im Fond. Die hohe Dachlinie sorgt für **gute Kopffreiheit**. Eine ausklappbare Armlehne im Fond hatte der Testwagen nicht. Auf den **Mittelsitz** kann man wegen des beinahe ebenen Fahrzeugbodens gut durchrutschen. Sein Dreipunktgurt ist am Sitz befestigt. Die hinteren Kopfstützen muss man herausziehen, sonst drücken sie im Nacken. Für große Fahrgäste sollten sie weiter ausziehbar sein.

Die **Rücksitzlehnen** können mit einem Griff oben an der Lehne, den man von der Seitentüre aus erreicht, **asymmetrisch geteilt nach vorne geklappt werden**. Der breitere Teil befindet sich in Fahrtrichtung links. Es entsteht dabei eine **ganz leicht ansteigende Ladefläche**. Beim Wiederaufrichten muss man aufpassen, dass der äußere Sicherheitsgurt in der richtigen Position ist.

Isofix-Verankerungen für Kindersitze gibt es nur für die beiden äußeren Sitze im Fond, aber nicht für den Mittelsitz.

Die serienmäßige **Innenbeleuchtung** ist vorne wie hinten recht hell. Die LED-Innenleuchten, die INTAX in manchen Taxameter-Dachkonsolen verbaut, geben vorn allerdings noch etwas helleres Licht ab.

Auf dem vielfältigen konfigurierbaren Bildschirm des Navigationssystems kann man mit der Split-Funktion in der rechten unteren Ecke die nächstgelegene Ladesäule anzeigen lassen.

Motor und Antriebsstrang

Nach dem Systemstart per Knopfdruck wie bei einem Verbrenner zeigt das Display vor dem Fahrer die verbleibende Restreichweite an. Nachdem man am **Drehschalter den Vorwärts- oder den Rückwärtsgang** ausgewählt hat und vom Gas geht, rollt das Elektroauto dank eines Kriechmodus leise los. Mit einer Taste kann man **zwischen einem Normalmodus, einem Eco-Modus und sportlichem Fahren wählen**.

Der eingelegte Modus wird im Display angezeigt und bleibt auch nach dem Abstellen aktiviert, bis man einen anderen auswählt. Im Eco+-Modus soll der e-Soul maximal 90 km/h fahren. Er **beschleunigt im Eco-Modus verhalten**, was aber für einen Taxi-Einsatz kein Nachteil ist, der schließlich eine ruhige Fahrweise in den Vordergrund stellen sollte.

Die **Stärke der Rekuperation** lässt sich über Wippen am Lenkrad **einstellen**. Man kann sie ganz ausschalten, eine von drei Stärken einstellen oder sich ganz für das Fahren nur mit dem „Gaspedal“ entscheiden. Im Eco-Modus ist die Stufe 2 aktiviert. Stellt man auf die stärkere Stufe 3, wird dies nach dem nächsten Abstellen des Fahrzeugs wieder zurückgestellt. Das Gleiche gilt, wenn man unterwegs in einen anderen Fahrmodus wechselt.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** des Typs Pirelli Winter Sottozero in der Dimension 215/55 R 17 - 98 V bestückt. Mit ihnen ist der Stromeer **sehr straff abgestimmt**. Er liegt wie ein Brett auf der Fahrbahn, rollt allerdings auch recht hölzern über grobe Unebenheiten wie Kanaldeckel. Die elektromechanische Servolenkung fühlt sich recht synthetisch an und vermittelt einen nur befriedigenden Fahrbahnkontakt. Der **Wendekreis** des Kompakt-SUV ist **relativ groß**, was man beim Rangieren zu spüren bekommt. Die Fahrgeräusche sind angenehm niedrig, auch was die Abrollgeräusche angeht.

Fahrerassistenzsysteme

Der Testwagen hatte den **aktiven Spurhalteassistenten**, der den e-Soul mit deutlich spürbaren Eingriffen in der Spur hält. Das ist auf Landstraßen recht nervig, sodass man ihn gerne per Tastendruck im Bedienfeld links vom Lenkrad ausschaltet. Ärgerlich ist, dass man ihn nach dem Parkvorgang wieder neu deaktivieren muss.

Der **Tote-Winkel-Assistent** warnt mit gelben Leuchten in den Außenspiegeln vor Fahrzeugen im toten Winkel. Links tut er das sehr früh und sehr vorsichtig, was auch gut ist. Er warnt auch dann noch, wenn der Überholer schon gerade eben vorbeigezogen ist und man dann schon zum Überholen ansetzt. Nach rechts zum Wiedereinscheren warnt er nur innerhalb eines kurzen Abstands, sodass man anders als bei übervorsichtigen Herstellern ganz normal wie sonst auch ein geübter Fahrer wiedereinscheren kann, sobald man den Überholten im Rückspiegel sieht.

Den **Abstandsregler** kann man mit dem rechten Tastenfeld im Lenkrad logisch und einfach bedienen. Der **Abstand lässt sich per Tastendruck in vier Stufen einstellen**. Der Regler selbst wird so bedient, wie man das auch von anderen Herstellern gewohnt ist. Ein vorausfahrendes Fahrzeug wird frühzeitig angezeigt, sodass man noch reagieren kann, bevor die Elektronik das Gas zurücknimmt oder gar abbremst. Ihr **Eingriff ist weich** und nicht so hart, wie man das von anderen Herstellern her kennt.

Die **Verkehrszeichen-Angaben** des Kia e-Soul **sind unzuverlässig**. Er zeigte beispielsweise auf einer mit 70 km/h ausgeschilderten Landstraße 100 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit an und wechselte erst am zweiten 70er-Schild auf diese Angabe. Da auf dem erst im Oktober eröffneten Abschnitt der A 94 zwischendurch unvermittelt und kurzzeitig Tempo 50 angezeigt wurde, wo es überhaupt kein Tempolimit gibt, ist davon auszugehen, dass die Angabe der Tempolimits auf den Daten des Navis basiert. **Eine Verkehrszeichenerkennung, die in der Regel auf Kameras basiert, taucht auch in der Preisliste nicht auf.**

Verbrauch

Auf insgesamt 1.017 Test-Kilometern **verbraachte der Kia e-Soul 204 im Eco-Modus zwischen 20,0 und 21,7 kWh/100 km**. Die Angaben für die Reichweite nach 100 % Ladung schwankten zwischen und 338 und 360 Kilometern, weil in die Prognose die zuvor zurückgelegte Fahrstrecke eingeht. Beim niedrigeren Wert gingen längere Autobahnetappen von rund 150 Kilometern voraus, die mit 120 bis

maximal 130 km/h zurückgelegt wurden wie mit Diesel-Testfahrzeugen auch. Die Klimaautomatik war nicht immer eingeschaltet, die Sitzheizung nur ganz selten.

Neuwagengarantie

Auch für den Kia e-Soul gilt die **Neuwagengarantie** von sieben Jahren oder 150.000 Kilometern. Diese Kilometergrenze, die für den Betrieb als Taxi oder Mietwagen mit ihren tendenziell höheren jährlichen Laufleistungen maßgeblich ist, gilt auch für Elektrofahrzeuge.