

Kia Soul EV

eigene erFAHRungen:

10. Jan 20 km

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

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 das Angebot stimmte, bestellten wir ihn im Juli 20. Lieferung voraussichtlich Januar. Im Dezember war er schon da, was uns 3% MwSt ersparte. 😊



Abgeholt mit meiner roten Nr, da wir erst zum 5.1. einen Termin bei der Zulassung bekamen. 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. Diese Einstellungen 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, hälftig 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 sehr intuitiv zu bedienenden Infotainments erledigt. Das zudem sehr übersichtlich gestaltet ist mit allen Infos, die ich erwarte mit 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. Perfekter 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 rigoros ein.

→ Der erste Eindruck war schon mal sehr positiv. 😊

Da könnte sich PSA/Opel ganz viele Scheiben abschneiden!

Zuhause dann 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. 😊

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: leider keine Kipp-Stellung. Aber immerhin überhaupt zu öffnen.

Heizung: Halb-Grad-Schritte – prima! Zugfrei und gute Durchheizung. Sitzheizung schnell und gleichmäßig.

Leistungsentfaltung: auch im „Normal“-Modus stets mehr als ausreichend. 😊

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

Die Sitzklimatisierungen sind nach Start des Autos immer aus. Was dem gewohnten Standard entspricht.

Das Head-Up-Display zeigt genau die richtigen Infos genau dort, wo man 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 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: so, wie es sein soll. 😊😊

Der von mir eher ungeliebte Spurverlassens-Warner ist nach Start des Autos immer eingeschaltet, ich drücke ihn per Schalter an der Armaturentafel links vom Lenkrad halt weg. Geschmacksache.

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.

Der Parkpiepser ist normalerweise ausgeschaltet, was doof ist, wenn man ankommt und einparkt, weil man den dann immer erst 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.

So, nun auf die guten und leisen Dunlop-Winterreifen umgebaut und dabei mal von unten und im Motorraum betrachtet:

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!“ – Blick ohne das Verschönerungsplastikteil, das wohl eh einem Frunk weichen muss – Platz genug ist ja. Stahlblech-Motorhaube mit Gasdruckfedern.



Elektronischer Bremskraftverstärker mit direkt angeflanschem ABS/ESB: top!



Boden von vorn: sehr schön glatt aerodynamisch:



Aluminium Schwenklager und Querlenker an der Vorderachse (fein 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 überall
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>

Schön zu sehen, wie der Ladestrom abhängig vom „Füll“grad des Akkus reduziert wird. Da versteht man, dass es kaum Sinn macht, unterwegs mehr als 80% zu laden.

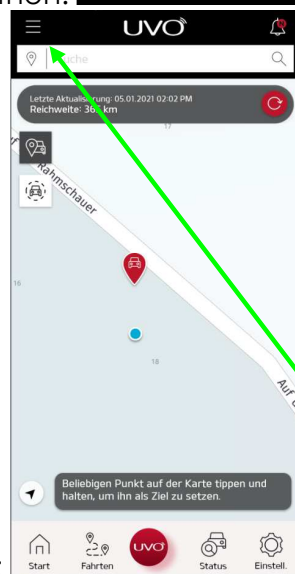
Ladebegrenzung:

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



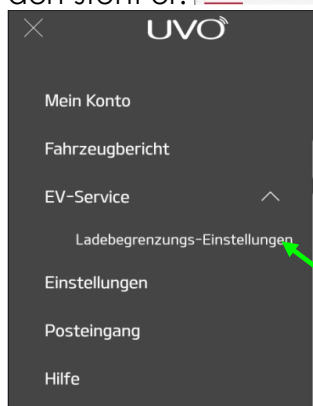
Im Handy öffnen:

unten das X („schließen“) drücken →

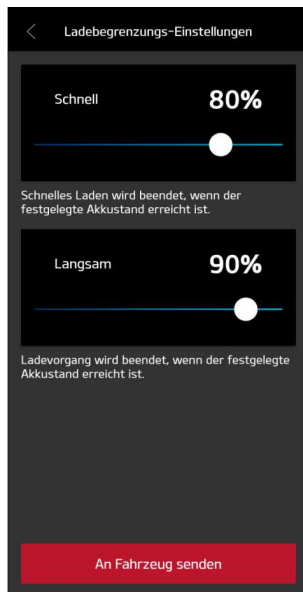


dort steht er:

oben links auf die 3 Striche drücken →



dort auf „Ladebegrenzungs-Einstellungen drücken →



für beide Ladearten den Schieber nach Wunsch (in 10%-Schritten) einstellen und unten „an Fzg senden“ (rote Fläche) drücken. Fertig! Empfehlung: „schnell: 80% und „langsam“: 90%, es sei denn, man möchte zuhause kurz vor einen 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 beispielsweise 90% zu laden und dann 10 Minuten vor Abfahrt das Auto via Hausstrom aufheizen.

More2come...