



Kia Soul EV

Met ziel en zuinigheid

Autotest | De nieuwe Kia Soul werd in de lente van 2014 geïntroduceerd. En de proefrit was een waar genoegen. De auto is uiterst fotogeniek, ruim en modern. Helaas waren de rijeigenschappen minder. Met name de motoren vielen tegen vanwege het hoge verbruik. Daarom is er nu een elektrisch aangedreven exemplaar. Zal de "Soul EV" wel zieltjes voor zich weten te winnen?

Toen Kia de nieuwe Soul ontwierp, werd vanaf het eerste begin rekening gehouden met een elektrisch aangedreven variant. Juist de Soul moest Kia's eerste elektrische auto worden om twee redenen.

De eerste is dat de Soul wereldwijd wordt verkocht en daarom zullen de hoge ontwikkelingskosten van deze nieuwe techniek gemakkelijker kunnen worden terugverdiend. De tweede is, dat de Soul meer bodemvrijheid biedt dan een doorsnee personenauto. Daar kon iets van worden "afgesnoept", waardoor de "EV" (electric vehicle) ook als elektrische auto even veel binnenruimte biedt als de Soul met benzinemotor.



Bovendien heeft de Soul nog een voordeel boven het bestaande aanbod van elektrische auto's: het uiterlijk. De meeste elektrische auto's schreeuwen bijna uit dat ze modern, vernieuwend en milieuvriendelijk zijn. Ook de super-gestroomlijnde druppelvorm die kenmerkend is voor deze auto's hoeft niet zo nodig voor de meeste kopers. De Soul is evenmin onopvallend, maar maakt vooral duidelijk dat de bestuurder geen kuddedier is.

Ruimte

De opzet van het interieur is gelijk aan dat van de alledaagse Soul. Omdat de Soul is ontworpen als elektrische auto, is de binnenruimte van de EV ook gelijk aan die van alle andere uitvoeringen. De ruimte voorin is uitstekend en dankzij de hoge bouw is de hoofdruimte bovengemiddeld goed.



Dankzij het hoge en hoekige koetswerk is ook de ruimte achterin uitstekend voor een auto van deze omvang. Wie het heel rooskleurig bekijkt, zou zelfs kunnen stellen dat Kia met de Soul de eerste elektrische mini-MPV introduceert!

De grijze bekleding van deze hippe "EV" hoort eerder thuis in een bejaardenhuis, maar Kia legt uit dat het hier een uiterst milieuvriendelijk materiaal is. Bovendien geeft een blauw stiksel er toch weer een kleurig randje aan. Vooruit dan maar. Juist heel hip zijn de luidsprekers die links en rechts prominent bovenop het dashboard staan, als torens op een kasteel. De moderne uitrusting maakt duidelijk dat de Soul de allernieuwste Kia is.

Energiebesparing

De "EV" is voorzien van diverse hulpmiddelen om elektrisch rijden makkelijker en efficiënter te maken. Zo kan de auto worden gekoeld of verwarmd tijdens het opladen, zodat dit onderweg geen energie kost. Heel bijzonder: het klimaatcontrolesysteem heeft een "driver only" knop, waarmee de verwarming danwel airconditioning alleen het klimaat rondom de bestuurder constant houdt en op die manier energie

bespaart.



Bij een verbrandingsmotor wordt een groot deel van de brandstof (benzine, diesel) niet omgezet in beweging, maar in warmte. Die warmte wordt gebruikt om het interieur "gratis" te verwarmen. Een elektromotor is veel efficiënter, maar geeft wel degelijk warmte af. Kia is één van de weinige merken om die warmte van de elektromotor gebruikt als "kachel".

Ook heel doordacht: de cellen van het accupakket hebben thermische isolatie om te voorkomen dat de accucapaciteit afneemt in de winter.



Elektrisch

De Soul EV kan worden opgeladen middels een huis-tuin-en-keuken stopcontact, een publiek laadpunt of een snellader. Daarvoor zijn zowel een "Mennekes"-aansluiting als een "ChaDeMo"-aansluiting beschikbaar. Afhankelijk van de energiebron kost het laden tussen de 20 minuten

(snellader) en 14 uur (gewone stopcontact).



Uiteraard kan het standaard aanwezige navigatiesysteem de weg wijzen naar het dichtstbijzijnde laadpunt. In tegenstelling tot de concurrentie beschikt de Soul EV niet over een Internet-verbinding. Het navigatiesysteem weet daarom niet van tevoren of een laadpunt bezet en/of functioneert is.



De Kia Soul EV is een puur elektrische auto. De Soul beschikt niet over een hulpmotor, "range extender" of hybride-aandrijving. Wanneer de batterij leeg is, komt de Soul onherroepelijk tot stand. Maar... Kia doet er alles aan om dat te voorkomen!

Prestaties en verbruik

Zo is de Soul EV uitgerust met het krachtigste accu-pakket in zijn klasse. Daarnaast wordt op alle mogelijke manieren energie bespaard. Zo start de Soul altijd in een "eco"-modus, waarin de reactie op het gaspedaal veel minder gretig is dan bij andere elektrische auto's. De Soul is dan stil en soepel, maar het superieure gevoel dat zo kenmerkend is voor elektrisch rijden ontbreekt. De auto lijkt zelfs met een zekere vertraging op de commando's van de bestuurder te reageren en voelt mede daarom zwaarlijvig.



Alleen wanneer de eco-modus wordt uitgeschakeld, verschijnt alsnog de zelfvoldane grijns op het gezicht van de testrijder die hoort bij elektrisch rijden! Nu is het volledige vermogen (110 pk / 285 Nm) beschikbaar vanaf een toer per minuut en heeft de Soul een souplesse en reserve waar geen verbrandingsmotor tegenop kan. Vooral tussensprints op de snelweg

worden indrukwekkend snel geklaard.

Iedere elektrische auto wint energie terug tijdens uitrollen en remmen. De Soul EV gaat een stapje verder door de keuze te geven tussen gewoon terugwinnen of extra terugwinnen. Wanneer wordt gekozen voor "extra terugwinnen" houdt de auto zo sterk in bij gas loslaten dat de remlichten activeren. Onder de 10 km/u wordt de verbinding met de motor verbroken en rolt de auto uit; het is daarom niet mogelijk om met slechts één pedaal te rijden (zoals bij de BMW i3).



Dankzij het grote accupakket en de vele energiebesparende maatregelen kan de Soul EV in theorie 212 km afleggen (NDEC cyclus) op een volle batterij. Volgens Kia is dit in de praktijk 170 km. Tijdens de testrit werd deels zuinig en deels baldadig gereden (de auto moet getest worden!) en kon 150 km worden afgelegd op een lading. Daarmee is de daadwerkelijke actieradius vergelijkbaar met die van de belangrijkste concurrenten.

Weggedrag

Het accupakket bevindt zich tussen de voor- en achterwielen, onder de auto. Dat zou de Soul EV in theorie een ideale gewichtsverdeling en een laag zwaartepunt moeten geven. Helaas gooit het overgewicht roet in het eten. Wanneer een snelle, scherpe bocht wordt gestuurd gillen de banden met extreem lage rolweerstand moord en brand. Als

vanzelf zal de bestuurder daarom kiezen voor een kalme rijstijl.

Ook wanneer rustig wordt gereden, stuurt de EV lang niet zo strak als de gewone Soul (kiezen voor "comfortabele" of "sportieve" besturing heeft hier nauwelijks invloed op).



Wanneer het om grip in een rechte lijn gaat, scoort de EV juist uitstekend. Met name bij een noodstop is de remweg verbluffend kort voor een zware auto als deze.

Conclusie

Met ziel en zaligheid introduceerde Kia begin 2014 de Soul. De importeur moest er echter niets van hebben en haalde het model niet naar Nederland. Omdat de Soul wereldwijd wordt verkocht, hield de fabrikant geen rekening met de strenge uitstootregels en de bijbehorende belastingdruk in Europa. De auto zou in Nederland simpelweg te duur zijn in aanschaf en gebruik en dat past niet bij een merk als Kia.

Maar... nu is er de Soul EV! De elektrisch aangedreven Soul heeft geen (directe) uitstoot en komt daarom in aanmerking voor allerlei belastingvoordeel. De Soul EV rijdt niet beter, maar ook niet slechter dan het bestaande aanbod van andere merken en dat is al een hele prestatie voor Kia's eerste elektrische auto. Bovendien onderscheidt

de Kia zich met een iets vriendelijkere prijs, 7 jaar
garantie en overweldigende binnenruimte. ■



Specificaties

Kia Soul EV EV ExecutiveLine

Maten en gewichten



| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 414 x 180 x 159 cm |
| Wielbasis | 257 cm |
| Gewicht | 1.465 kg |
| Aanhanger | n.b. |
| Aanhanger geremd | n.b. |
| Tankinhoud | 27 l |
| Bagageruimte | 281/891 l |
| Bandenmaat | 205/60R16 |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|-------------------|
| Motorinhoud | n.b. |
| Cilinders / kleppen | |
| Vermogen | 110 pk @ 2730 tpm |
| Koppel | 285 Nm @ 1 tpm |
| Aandrijving | voorwielen |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 11,2 sec. |
| Topsnelheid | 145 km/u |
| Verbruik gemiddeld | INF l / 100 km |
| Verbruik stad | INF l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | INF l / 100 km |
| CO2 uitstoot | n.b. |

Prijs

| | |
|-------------------|------------|
| Prijs | € 33.495,- |
| Prijs instapmodel | € 33.495,- |