



Bjorn Blokzijl  
14 september 2013

## Elektrisch in hart en ziel

Het is september 2013 en de geheel nieuwe Kia Soul wordt gepresenteerd in Frankfurt. Bij een onderonsje met de importeur komt de motorisering ter sprake. Er wordt gemeld dat waarschijnlijk eerst een benzine gestookte variant op de markt zal komen, die later gezelschap zal krijgen van een versie met een geheel elektrische aandrijflijn. De eerste is nooit gekomen door de beperkte vraag naar een Soul met een brandstofmotor. Een volledig elektrische auto had Kia nog niet in het gamma, dus daar is de Soul EV. Dankzij investeringssubsidies, een lage bijtelling en belastingaftrek voor elektrische auto's, verwacht het merk dat er wel markt is voor deze auto.Â



## Lekker anders, toch herkenbaar

Hoewel de auto compleet nieuw is, herken je hem direct als een Soul. Men zegt wel eens dat alle moderne auto's op elkaar lijken, maar daar wordt de compacte Kia waarschijnlijk niet mee bedoeld. Door zijn hoekige vorm, de ietwat hoger op z'n pootjes staande carrosserie en de vrij rechtop staande voorruit, ziet de auto er stoer uit en als een echte mini-SUV. De door ons gereden auto is voorzien van een felle blauwe lak, waardoor het witte dak, witte spiegelkappen en witte wiel doppen behoorlijk contrasteren. Aan de voorzijde valt de dichte grille op. Hierachter zit de aansluiting van de oplaadstekker verstopt, die zich laat openen via een knop op het dashboard. Duidelijk is dat de designers van de auto werk hebben gemaakt van de achterzijde. De achterlichten zijn bijzonder gestileerd en door de zwarte omlijsting van zowel die units als het blauwe vlak met de logo's lijkt het alsof er helemaal geen achterklep is. Zoals eerder gezegd: een Kia Soul zou je niet snel verwisselen met een model van een ander merk.



## Tegen de stroom in

Binnenin de Soul gaat het er wat conservatiever aan toe. In het interieur zijn veel lichte kleuren gebruikt, wat zorgt voor een frisse uitstraling. Waar je tegenwoordig vaak zwarte pianolakafwerking op dashboards ziet, zwemt Kia tegen de stroom in met een glimmend witte afwerking van de middenconsole en rondom de pook van de automatische versnellingsbak. Ook de bekleding van de stoelen en achterbank is voorzien van een lichte bekleding. De stof die gebruikt is, doet wat vreemd aan. Zo op het oog lijkt het op vilt, maar dat is het niet. Bijzonder en gewaagd is het in ieder geval wel. Zitten doen deze stoelen overigens prima. Er is voldoende ondersteuning, hoewel de wangen iets steviger hadden gemogen. Door de hoekige carrosserie is er ruim plek voor vijf volwassenen. Niet alleen voorin zit je ruim, ook op de achterbank is bovengemiddeld veel ruimte. Geheel achterin is 281 liter beschikbaar. Niet overdadig, maar wel toereikend. Voor meer ruimte is de achterbank in delen neerklapbaar. Het stuurwiel is prettig dik en is voorzien van de nodige knoppen om audio en cruise control te bedienen. Kia heeft ervoor gekozen om enkel de meest luxe variant op de Nederlandse markt te brengen: de ExecutiveLine. Hierdoor ontbreekt het je aan niks.

Stoelverwarming, navigatie, leren bekleding van het stuurwiel en de versnellingshendel, gescheiden climate control, aansluitingen voor USB en AUX en ga zo maar door.

Hierdoor is de prijs met € 32.995 aan de hoge kant, maar gezien de standaarduitrusting schappelijk.



## Je komt verder met Kia

Voorin de Kia Soul ligt een 110 pk sterke electromotor. Daarbij levert de motor een koppel van 285 Nm, dat bij alle toerentallen voorhanden is. Ondanks een leeggewicht van 1.465 kilo, gaat de auto in iets meer dan 11 seconden naar de '100'. De fabrieksopgave qua actieradius is 212 kilometer. Dit is aanzienlijk hoger dan bij directe concurrenten. Helaas haal je deze waarde in de praktijk nooit. Kia is daar zelf eerlijk in en stelt de verwachte reikwijdte bij tot zo'n 160 kilometer. Bij de start van de testrit was die waarde te zien op het informatiescherm. Tijdens de rit loopt de actieradius uiteraard terug, maar maak je goed gebruik van de mogelijkheid tot regenereren van energie, dan kom je verder dan verwacht. Laat je het 'gas' los, dan voelt het alsof wordt afgeremd op de motor. In feite wordt een vliegwiel in werking gesteld die energie

terugwint. De hoeveelheid van afremmen is te bepalen door de rechtervoet en door de twee verschillende standen van de versnellingsbak. Zet je de pook in 'B', dan wordt er steviger geremd en laat je het rechter pedaal volledig los, dan gaan zelfs de remlichten branden. Moet je de accu toch opladen, dan kan dat op verschillende manieren. Beschik je niet over een laadpaal, dan kan er via een normaal stopcontact worden geladen. Voor een volledige batterijlading moet je dan wel 14 tot 15 uur geduld hebben. Sneller gaat het als je thuis een wandbox hebt. Is de accu leeg en moet hij geheel vol geladen worden, dan duurt dat zo'n 5 uur. Snelladen bij een laadpaal - bijvoorbeeld bij één van de snellaadstations aan de snelweg - behoort ook tot de mogelijkheden. Dan duurt het slechts 30 minuten om 80% van de batterijcapaciteit te bereiken.



## Comfort op één

Omdat de Soul EV vanaf de basis als elektrische auto is ontwikkeld, is het accupakket in de bodem van de auto geïntegreerd. Dit komt de wegligging van de auto behoorlijk ten goede. Door het lage zwaartepunt helt de auto minder over dan je zou verwachten van een auto als deze. Toch is de afstelling van het onderstel gericht op comfort.

Drempels en korte oneffenheden worden keurig vlak gestreken. Door de krachtige motor spurt de auto er vandoor en ook op tussenacceleraties is meer dan voldoende vermogen beschikbaar. Toch moet je de auto niet kiezen om zijn sportieve weggedrag. Vooral het sturen is even wennen. Het stuurwiel lijkt geen enkele connectie met de voorwielen te hebben. De eerste paar kilometers is het daarom aftasten hoeveel stuuruitslag je moet genereren om de bocht te ronden, waarbij ook geen informatie terugkomt vanaf de voorwielen naar de handen op het stuur. Dat dit beter kan, bewijst bijvoorbeeld de Focus Electric. Elektrisch aangedreven auto's zijn altijd stiller dan wanneer er een verbrandingsmotor in het vooronder ligt, maar binnen in de Soul is het extreem stil. Op kruissnelheid is enkel het bandengeruis te horen en hoewel je door de hoekige vormen meer windgeruis zou verwachten, blijft dit beperkt tot een minimum.



## Direct een schot in de roos?

Kia wil met de Soul zowel de zakelijke- als de particuliere markt aanboren. Met een prijs van net geen 33 mille is het geen koopje, maar troeft hij zijn opponenten wel af. Zakelijk is elektrisch rijden nog steeds het aantrekkelijkst. Slechts 4% bijtelling hoeft

betaald te worden, wat neerkomt op een netto maandbedrag van slechts &euro; 46 - bij een belastingtarief van 42%. Daarnaast zijn er verschillende subsidieregelingen, zowel nationaal als plaatselijk. Hierdoor wordt de hogere investering ten opzichte van een brandstofauto enigszins teniet gedaan. Dat er een markt is - ondanks dalende autoverkopen - voor compacte EV's, blijkt uit de steeds maar groeiende hoeveelheid Leafs en e-NV200's. Zeker met de eerste kan de Soul EV wedijveren. Hoewel zijn prijs hoger is, zit hij wel beter in z'n spullen, is hij ruimer en hoef je niet extra te betalen voor het accupakket. Met een goede mediacampagne kan de eerste stap in het segment der elektrische voertuigen voor Kia daarom een groot succes worden.Â

## Plus

- + Ruim interieur
- + Relatief grote actieradius
- + Comfortabel rijgedrag

## Min

- Hoge (vanaf)prijs
- Gevoelloze besturing
- Gewaagd uiterlijk kan niet iedereen bekoren