

Kia soul EV

Test Dovolj uporaben električni avtomobil, ki na žalost v Sloveniji še ni na prodaj

O električnih avtomobilih veliko pišemo, redkeje pa se z njimi vozimo, vsaj v Sloveniji. Tudi pri kii soul EV ni dosti drugače, čeprav je res, da se o njej govori precej manj kot o kakšnih drugih modelih. Mi smo jo že vozili, kupiti pa je v Sloveniji še ni mogoče. Rečem lahko le – žal.

BOŠTJAN OKORN,
besedilo in fotografije

Prenovljena kia soul je ohranila posebno obliko, ki jo postavlja v svet malih križancev, z dolžino 4,14 metra pa je lahko tudi povsem mestni avtomobil. V električni različici jo odlikujejo bogata serijska oprema in nekateri dodatki, ki jo naredijo privlačno tako zunaj kot v notranjosti. Da se proti vam pelje električni soul, boste najprej opazili po tem, da spredaj ni nobenih rež, ampak je del med odbijačem in motornim pokrovom zapolnjen. Tam so našli prostor za vtičnice za običajno in hitro polnjenje baterije.

Zastopnik: K MAG, Ljubljana
Cena: v Sloveniji ni naprodaj
 (30.790 € v Nemčiji)
Euro NCAP (2014): ☆☆☆☆
Izpust CO₂: 0 g/km



Kio soul je na cesti težko zgrešiti. Električno gnana nima nobenih rež na sprednjem delu.

Soul EV ni nič manj prostoren kot običajno gnani model, prtljažnik je z 250 litri nekeje v povprečju razreda. Med vožnjo se, kajpak, najprej opazita dve prednosti električnega pogona: velik navor takoj po pritisku na plin in nobenega tresenja oziroma brenjenja motorja. Slišati ni niti v nekaterih primerih zo-prnega zvoka elektromotorja in nasploh se soul EV izkaže s kakovostjo izdelave in vgrajenih materialov.

Da gre za povsem uporaben avtomobil za vsakdanjo vožnjo, dokazuje dejstvo, da smo v tednu dni z njim prevozili skoraj 500 kilometrov. Največ, seveda, po mestu, a soul EV je s spodobnim dosegom (sploh za zimski čas) primeren tudi za kakšen izlet v naravo. Z mirno vožnjo nam je med dvema polnjenjema uspelo prevoziti dobrih 120 km, zelo pozitivno pa je dejstvo, da se doseg bistveno ne zmanjša niti med vožnjo po avtocesti, za čeprav s hitrostjo 125

km/h. Po tem se soul opazno razlikuje od treh električnih malčkov (mitsubishi i-miev, citroën C zero in peugeot ion), ki so na avtocesti veliko hitreje izgubljali energijo.

Ob tem ni odveč pripomniti, da kia soul EV brez težav preseže pri nas dovoljeno avtocestno hitrost, lepo se izkaže tudi med vožnjo po makadamu v hrib, kjer omogoča nežno speljevanje brez nepotrebnega razdajanja moči. Elektromotor je sicer med močnejšimi, ima 81 kW, a na zaslonu, kjer lahko

spremljamo, koliko moči porablja-
mo v danem trenutku, boste to šte-
vilko le redko opazili. Po gorenjski
avtocesti smo porabljali približno
30 kW, nazaj proti Ljubljani pa
25 kW; porabo energije seveda po-
večata tudi gretje in druga elektro-
nika v avtomobilu, a ne za dosti več
kot 1 kW, ponavadi celo pol manj.

Baterija hrani 27 kWh energije, iz tega podatka je mogoče izračunati, kako dolgo jo je treba polniti. Na običajni vtičnici boste praznega soula EV popolnoma obudili v življenje v približno 12 urah (odvisno od moči varovalke), seveda pa obstajajo tudi hitrejši načini. V avtomobilu smo, denimo, dobili kabel (shranimo ga lahko pod dno prtljažnika), ki je omogočal polnjenje v približno petih urah. A vse vtičnice zanj niso prave, zato je načrtovanje daljših poti zahtevalo kar nekaj truda.

Kdaj se bo soul polnil, je mogoče določiti na preprost način na zaslonu infozabavne naprave, dodatno je mogoče nastaviti tudi, kdaj naj bo ogret (ali ohlajen) na želeno temperaturo. Pri tem uporablja toplotno črpalko, kar poveča njegovo učinkovitost.

Kia soul EV omogoča vožnjo v dveh načinih, ki se razlikujeta po moči regenerativnega zaviranja. Zaradi visokega navora (285 Nm) vozniku ponuja veliko užitek, tudi lega na cesti je zgledna, sedeži pa so prej udobni kot športni. Kot takšna se trenutno zdi ena boljših izbiri električne mobilnosti, navsezadnje velja zanjo sedemletna garancija – tudi za baterijo.



Lepo urejena in kakovostno obdelana armaturna plošča ponuja obilico informacij o vožnji, porabi, dosegu in podobno. Navigacijska naprava in toplotna črpalka za ogrevanje in hlajenje sta del serijske opreme.



Vtičnici za hitro in običajno polnjenje sta preprosto dosegljivi v sprednjem delu. Rok si pri odpiranju (iz kabine) in zapiranju z zgolj rahlim potiskom ne bi smeli umazati.