



Joep de Heer  
10 oktober 2021

## Designer

Het is opvallend dat autofabrikanten hun elektrische modellen op de meest uitgesproken manier vormgeven. Neem de (deels) elektrische Toyota Prius, Nissan Leaf, Honda e, BMW i3 of de Jaguar I-Pace. Stuk voor stuk auto's die rechtstreeks uit een sciencefiction film zijn getrokken. Zelfs de meest stoffige merken hebben op elektrisch vlak de progressieve weg naar de tekentafel gevonden. Ongetwijfeld een bewuste keuze. De klant die, vooral in de beginjaren, koos voor een elektrische auto maakte daarmee een vooruitstrevende keuze.

Echter leven we tegenwoordig in een tijd dat niet enkel de early adopters kiezen voor een elektrische aandrijving. De huidige elektrische modellen krijgen een steeds minder uitgesproken design en zijn met regelmaat kopieën van de modellen die lopen op fossiele brandstof. Hyundai weet verrassend de markt te betreden met deze futuristisch ogende en zeer moderne IONIQ 5. Daarbij rijst de vraag; is het allemaal cosmetisch of is de IONIQ 5 ook echt vernieuwend?



## Groter dan je denkt

Anoniem ten tonele verschijnen kan je vergeten met de IONIQ 5. Aan alle kanten vraagt de auto om aandacht. Zelfs met een onopvallende kleur weet hij alle ogen op zich gericht te krijgen. Uiteraard roept de verschijning om een mening. Een kleine peiling leert ons dat de meeste voorbijgangers de auto wel kunnen waarderen. Al zijn er ook die de neus te vierkant vinden en de achterzijde te lomp. Persoonlijk kunnen we een beetje variatie op de weg wel waarderen. Veelgenoemd zijn de trekjes van de Hyundai Pony; de allereerste productieauto van het Koreaanse merk. De wat plattere neus, hoekige vormen en strak aflopende achterraut doen de oude tijden herleven.

Vergis je niet in de afmetingen van deze auto. Op afbeeldingen kan de IONIQ 5 je al snel in de maling nemen en lijken op een gemiddelde hatchback. Kom je de auto tegen in het wild dan gaan de gedachten eerder uit naar een flinke SUV. Met een lengte van 4,6 meter staat er een auto die net zo lang is als een Mercedes GLB; dat wordt nog passen en meten bij de laadpaal.



## Naar de tandarts

Als je het uiterlijk van de IONIQ 5 nog niet genoeg indruk heeft gemaakt is het de hoogste tijd om binnenboord te gaan kijken. Met kraakhelder witte lederen bekleding en lichtgrijze onderdelen lijkt het alsof we beland zijn in een tandartspraktijk. Helemaal als we de stoel in ontspanningsmodus laten zakken en er een heus kussentje voor ondersteuning van je onderbenen onder de stoel vandaan komt. Gelukkig zweeft er geen tandarts met mondkap boven je hoofd maar een dak vol zonnepanelen of, als de dit aan vinkt in de optielijst, een glazen panoramadak.

De materialen voelen goed en als geheel oogt het interieur hoogwaardig en minimalistisch. Er is overal voldoende ruimte voor je spullen en door de platte vloer is er ook tussen de voorstoelen ruimte om een flinke tas op te bergen. Praktisch zijn de druktoetsen voor het infotainmentsysteem en het cluster voor de klimaatbeheersing. Geen gerommel in menu's om de temperatuur wat aangenamer te krijgen; Hyundai plaatst dit nog gewoon in een los paneel. Zowel achter het stuur als bovenin het middenconsole prijken twee grote schermen met de informatie die je nodig hebt voor

onderweg en de infotainment. Het laat zich gemakkelijk en snel bedienen zonder concessies te doen op kwaliteit. Klein smetje op het geheel is de afstand van de bestuurder tot het scherm, hierdoor moet je net wat voorover buigen uit te stoel om het scherm aan te kunnen raken. Uiteraard hebben personen die dicht op het stuur zitten hier minder last van.

De personen op de achterbank hebben meer dan voldoende ruimte voor hoofd en benen. Doordat de batterij in de bodem is geplaatst is de vloer wat hoger, waardoor de knieën een grotere hoek moeten maken. De achterbank is verschuifbaar zodat er meer ruimte in de kofferbak kan worden gecreëerd. Met een bagageruimte van 499 liter biedt de IONIQ 5 een flinke bak aan ruimte in het elektrische segment. De grootste is het echter niet; de Volkswagen ID.4 en Skoda Enyaq overtreffen Hyundai vooralsnog.



## Nadruk op comfort

Met een druk op de startbutton komt de auto tot leven. Als koper van de IONIQ 5 heb je de keuze uit twee batterijpakketten en twee motorvarianten - een met alleen een motor

achterin en een met zowel voor- als achterin een motor. De variant waar we mee op pad zijn heeft twee elektromotoren; voor 70 kW en achter 155 kW. Beiden worden gevoed door een batterij van 73 kWh. Met een koppel van 605 Nm (305 pk) begrijp je dat je snel van je plek komt ondanks het gewicht van bijna 2.100 kg(!). Voordeel aan het hoge gewicht is dat de auto als een blok op de weg ligt, maar zich desondanks gemakkelijk en soepel laat bedienen. Ongelijkmatigheden in het wegdek worden goed weggefilterd door het onderstel en de nadruk ligt tijdens het rijden echt op comfort. De zitpositie is fijn hoog wat het zicht op de weg ten goede komt.

Achter het stuur vinden we flippers om de mate van regeneratie te kunnen bepalen. Afhankelijk van je eigen wensen kan de auto dus ver uitrollen of juist direct remmen tot stilstand als het acceleratiepedaal wordt losgelaten. Het directe remmen op de accu maakt het mogelijk om deze auto met slechts een enkel pedaal te bedienen. Dit 'one pedal driving' vergt enige gewenning maar voelt na een paar uur rijden zeer comfortabel en natuurlijk. Groot voordeel is dat alle remenergie direct wordt teruggeleverd aan het accupakket. Tijdens onze testperiode noteerde we een verbruik van 18,6 kWh per 100 km. In de praktijk kwamen we daarmee 400 kilometer op een batterijlading.

Waar de meeste elektrische auto's en de infrastructuur voor snelladen een capaciteit bieden van 50 tot 150 kW voor voertuigen met een 400V-systeem zoekt Hyundai het hogerop. Met een 800V-infrastructuur biedt de IONIQ een laadcapaciteit tot 350 kW waardoor laden baanbrekend snel zal gaan. Met de laadpalen van de toekomst is het dus mogelijk om in 5 minuten 100 kilometer aan range te laden.



## Aantrekkelijk geprijsd

Wie in de running is voor een IONIQ 5 mag zijn portemonnee trekken. De tijden dat je met een Hyundai voor een dubbeltje op de eerste rij zit is voorbij. Daarbij willen we niet zeggen dat je geen waar voor je geld krijgt. Voor instapversie 'Style' betaal je een aantrekkelijke prijs van 43.500,- euro. Standaard krijg je een prima uitvoering, maar vormen van uitgesproken luxe ontbreken. Met achterwielaandrijving, 170 pk en een accu van 58 kWh weet deze versie zijn weg over het asfalt prima te vinden. Via uitvoeringen als de Connect en Connect+ komen we uiteindelijk bij topversie Lounge voor een prijs van 52.700,- euro (58 kWh) en 59.700,- euro (73 kWh). Sterk punt van Hyundai is dat de optiepakketten volledig afgevuld zijn met de mogelijke opties. Geen gekke extra vinkjes die gezet moeten worden bij het samenstellen van de auto; bij Hyundai krijg je bij ieder optiepakket een sterk en concurrerend totaalpakket.

Vergelijken we de prijzen dan vormt de Skoda Enyaq de grootste bedreiging voor Hyundai. Met een vanafprijs van de Enyaq die net iets lager ligt en een topprijs die net iets hoger ligt zullen de beide modellen elkaar weinig ontlopen. Volkswagen biedt met

# Hyundai IONIQ 5 225 kW AWD Project 45

de ID.4 qua ruimte en technologie een vergelijkbaar aanbod maar ligt in prijs een stuk hoger dan de IONIQ 5 en de Enyaq. Vanuit eigen huis kan concurrentie worden verwacht van de Kia EV6. Wil je echt goedkoop elektrisch rijden plus een bak aan ruimte hebben? Dan kan een blik op de Chinese Aiways U5 geen kwaad.



## Smaakt naar meer

Hyundai zet met de IONIQ 5 het eerste model neer op het nieuwe elektrische platform (E-GMP) van het merk. Door het toepassen van dit platform hadden de ontwerpers van Hyundai alle vrijheid in het gehele ontwerpproces en dat is terug te zien aan zowel het interieur als het exterieur. Slim en vernieuwend zijn de comfortstoelen die in een ligpositie kunnen worden gebracht en de beweegbare middenconsole die 140 mm naar voren en naar achteren kan worden bewogen. Ook bevindt er zich onder de achterbank en in de externe laadaansluiting een 220V-stopcontact om een laptop op te laden of een bak koffie te zetten tijdens het laden van de auto; slim en onderscheidend.

Wat een verschijning zo'n IONIQ 5. Er zijn maar weinig auto's in dit segment die zo veel

ogen op zich gericht krijgen. Eerlijk is eerlijk, niet iedereen kan het uitgesproken design waarderen dus dat blijft een kwestie van smaak. Een IONIQ 5 koop je omdat je met een glimlach wilt instappen in een kwaliteitsauto voor een redelijke prijs met een uniek design. Hyundai werkt momenteel hard aan nieuwe modellen in de IONIQ lijn. In 2022 mogen we de IONIQ 6 gaan verwelkomen en later volgt de IONIQ 7. Waarschijnlijk allemaal net zo uniek als deze '5'; iets om handenwrijvend naar uit te kijken.

## Plus

- + Uniek design
- + Prijs-kwaliteitverhouding
- + Praktische toepassingen

## Min

- Design is smaakgebonden
- Infotainment net niet binnen handbereik