



Kia EV5

Nu ook voor het gezin

Autotest | De meeste autofabrikanten gaan recht op hun doel af. Als ze investeren, doen ze dat bij voorkeur in een model in een populair segment. Op die manier is succes gegarandeerd en zijn de kosten snel terugverdiend. Kia kiest met de elektrische auto's voor een heel andere aanpak. De Koreaanse fabrikant begon met een zakenauto en ging verder met een exotische gigant en een compact model. Maar nu introduceert Kia dan eindelijk een EV in het meest populaire segment van de markt: een middelgrote SUV. Maak kennis met de Kia EV5.

Een ding hebben alle EV-modellen van Kia gemeenschappelijk: ze bedienen zich van dezelfde huisstijl. Ook de EV5 oogt als een blokkendoos op wielen. De vormen zijn recht-toe-recht-aan. Daarbij maakt Kia slim gebruik van de mogelijkheden die LED-verlichting biedt, want de koplampen zijn zo slank dat ze zijn gereduceerd tot streepjes. Bovendien bevinden de koplampen zich hoog in de neus voor een zelfverzekerde uitstraling.



Ruimte

De EV5 is bedoeld als de gezinsauto in de EV-lijn van Kia en daarom draait alles om de binnenruimte. De bagageruimte is bereikbaar via een elektrisch bediende achterklep en wanneer deze opent krijgt menigeen spontaan pleinvrees. De kofferruimte is hoog en breed en diep. De EV5 biedt daarom in theorie voldoende ruimte voor een derde zitrij, maar daar heeft Kia niet voor gekozen. Aan de randen van de bagageruimte zijn bevestigingspunten te vinden voor accessoires (haken, ogen, netten, etc.), maar op het moment van schrijven zijn deze nog niet verkrijgbaar. Het enige wat klein is aan de EV5 is de bergruimte onder de motorkap, want die biedt precies voldoende plek voor een laadkabel.



De achterportieren openen opvallend ver, waardoor de instap achterin eenvoudig is. De hoofd- en

beenruimte op de achterbank is uitstekend. Het grote panoramadak loopt door tot boven de achterbank en daardoor wordt het gevoel van ruimte vergroot.

Ook voorin is de EV5 bijzonder ruim en Kia zorgt ervoor dat de auto nog groter aanvoelt dan hij eigenlijk is. Zo is de zit hoog en kijkt de bestuurder uit op een enorme motorkap. Daarbij zijn de stoelen, het stuurwiel en zelfs de hendels aan de stuurkolom groot. Kia gaat niet mee in de trend van minimalistische interieurs, maar bestookt de inzittenden met knoppen, texturen en panelen vol vouwen en lijnen.

Uitrusting

Net als de andere EV-modellen van Kia is ook de EV5 voorzien van drie beeldschermen die samen zijn ondergebracht in één behuizing. Het lijkt daarom alsof een groot beeldscherm doorloopt van achter het stuurwiel tot halverwege het dashboard. Het geheel is iets gebogen zodat het makkelijker is af te lezen. Het beeldscherm dat achter de stuurrand verdwijnt wordt gebruikt voor de weergave van het klimaatcontrolesysteem. Dat is heel slim, want dat wordt slechts sporadisch afgelezen.

Kia's eigen infotainment-systeem bedient zich, net als de rest van de auto, van veel decoratie. Op de functionaliteit is niets aan te merken. De opzet is logisch, op commando's volgt snel een reactie en de werking is betrouwbaar. Indien Kia's audio-, communicatie- en navigatiesysteem toch tekort schiet, kan de eigen smartphone worden gebruikt als brein van de auto middels Apple CarPlay of Android Auto (via USB-C of draadloos). De testredacteur heeft wel een aanmerking op het audiosysteem van Harman Kardon. Voor dat merk is de klank ongebruikelijk bombastisch met een alles overheersend laag dat het luisteren zeer vermoeiend maakt. Pas wanneer de toonregeling flink is aangepast, is de klank acceptabel.

Kia meldt vol trots dat het aantal verschillende waarschuwingen sterk is teruggebracht. Toch zijn de vele waarschuwingen van de bestuurdersassistenten nog steeds als verwarrend ervaren. Tijdens het rijden klinken vele bellen, zoemers en piepers, maar nooit is

duidelijk waarvoor wordt gewaarschuwd. Als de bestuurder naar het beeldscherm kijkt om uit te vinden wat het probleem is, klinkt de volgende waarschuwing: houd de ogen op de weg. Uitschakelen kan, maar vereist meerdere handelingen.



Let op dat de automatische parkeerrem alleen wordt gelost wanneer alle portieren zijn gesloten en alle inzittenden hun veiligheidsgordel om hebben. Het kostte ons de nodige tijd om daar achter te komen! Juist heel handig is Kia's dodehoekdetectie. Zodra richting wordt aangegeven, verschijnt beeld van de zijkant van de auto in het beeldscherm achter het stuurwiel, om zeker te weten dat zich echt geen voertuig in de dodehoek bevindt.

Elektrische auto

Kia's strategie bestaat uit het gebruiken van dezelfde techniek voor verschillende modellen. Daarom introduceert de EV5 geen nieuwe techniek. De auto is leverbaar met een 81 kWh batterij en de keuze uit voor- of vierwielaandrijving.

Voor deze test is gereden met de voorwielaangedreven versie met 217 pk / 295 Nm vermogen en... een ongebruikelijk karakter! Veel elektrische auto's reageren zeer gretig op het stroompedaal voor een levendig karakter. Ze bijten niet altijd door, maar dankzij de snelle reactie voelen ze snel. De EV5 doet precies het omgekeerde: de reactie op het stroompedaal is kalm en terughoudend, maar wanneer de bestuurder aandringt bijt de EV5 goed door en zijn de prestaties prima.



De bestuurder heeft de keuze uit meerdere niveaus van regeneratie, inclusief de mogelijkheid om met één pedaal te rijden. Dan wordt het rempedaal alleen nog gebruikt in noodsituaties. De testrit bestond uit een afwisselend parcours en werd verreden onder ongunstige weersomstandigheden (lage temperatuur). Desondanks noteerde de testauto een gemiddeld verbruik van 17.2 kWh per 100 km. Soortgelijke auto's die de dagen ervoor onder dezelfde omstandigheden werden getest verbruikten veel meer, dus Kia is in het voordeel. Dankzij dit beschaafde verbruik kwam de daadwerkelijke actieradius uit op 422 km (tegenover 505 km onder ideale omstandigheden).

De EV5 bedient zich van 400-volt techniek en noteert daarom geen recordwaarden voor het opladen. Daarbij streeft Kia niet naar een hoge pieksnelheid, maar naar een hoge gemiddelde laadsnelheid. Onder ideale omstandigheden zou de EV5 daarom in 30 minuten van 10% tot 80% kunnen worden geladen. Let op dat de laadpoort rechts voor zit. Dat verplicht vooruit inparkeren en dat heeft een grotere draaicirkel en minder overzicht bij het uitparkeren als gevolg.



Rij eigenschappen

De EV5 ziet er groter uit dan hij is en ook de besturing geeft het idee dat dit een enorme auto is. De draaicirkel is namelijk enorm! In krappe bochten (parkeergarages!) moet de EV5 daarom vaker steken dan andere auto's van deze omvang. Dankzij het hoekige koetswerk is de EV5 gelukkig wel makkelijk te overzien.

Het onderstel is afgestemd op de smaak van de Europese bestuurder. Het is stevig en voorkomt overhellen. Ondanks de lichte besturing en fluisterstille aandrijflijn (ook het geluid van de banden en rijwind is minimaal) is de communicatie met de bestuurder goed. Die voelt daarom als vanzelf aan waartoe de EV5 in staat is. Ook hiermee treedt de EV5 in de voetsporten van de andere EV-modellen, want ook die onderscheiden zich met de uitstekende rij eigenschappen.

Conclusie

Kia introduceert een nieuw model in de EV-serie: de EV5. Dat is een langverwacht model, want hiermee betreedt Kia het meest populaire segment: dat van de middelgrote SUV's.

Alle EV-modellen van Kia volgen dezelfde huisstijl, hebben dezelfde uitrusting en bedienen zich van grofweg dezelfde techniek. Dat zorgt voor gunstige prijzen en bewezen techniek. En op details zoals de draaicirkel en de kwaliteit van het audiosysteem na, is er weinig op de EV5 aan te merken.

Daarom is de uniformiteit tegelijkertijd het sterkste en het zwakste punt van de EV5. Behalve (veel) meer ruimte en iets meer rust in het onderstel, biedt de EV5 namelijk weinig meerwaarde boven de EV4 en zelfs de EV3. Bij een auto uit een hoger segment hoort ook meer luxe, meer verfijning en meer innovatie voor een hoogwaardiger en/of superieur gevoel. Dat ontbreekt bij de EV. Daarom is de EV5 naast de andere EV-modellen van Kia simpelweg te omschrijven als: "nu ook voor het gezin". ■



Specificaties

Kia EV5

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

461 x 188 x 168 cm
275 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.992 kg
750 kg
1.200 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

81 kWh
566/1650 l
235/55R19

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

217 pk @ 0 rpm
295 Nm @ 1 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

8.4 sec.
165 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

17.80 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

505 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 51.995,-
€ 44.495,-