



Hyundai IONIQ 5 Zijn tijd vooruit?

Autotest | Dacht de vormgever van Hyundai dat het 2050 is? Of dacht hij dat er een voertuig voor een science fiction film moest worden ontworpen? Wat de reden ook is: de Hyundai IONIQ 5 is niet alleen modern, maar lijkt naast het bestaande aanbod uit een ander tijdperk te komen. De grote vraag is daarom: is de IONIQ 5 ook zijn tijd vooruit als het gaat om het rijden?

Het is 2021, niet 2050 en daarom trekt de testauto heel veel aandacht. Waar de testrijder ook komt: buitenstaanders vragen welk merk dit is en of zo iets daadwerkelijk te koop is. De IONIQ 5 is zo opvallend dankzij de vormen en de proporties. Om met het laatste te beginnen: afgaande op de verhouding tussen de wielen, de schouderlijn en het glas lijkt dit een zeer gespierde hatchback. Echter, uit de daadwerkelijke afmetingen blijkt dat de IONIQ 5 in feite langer en breder is dan forse SUV's zoals de Hyundai Tucson of Volkswagen ID.4.

"De IONIQ 5 is een prima elektrische auto die alle voordelen benut die die techniek biedt"



Dat heeft Hyundai bereikt door grote oppervlakken in het plaatwerk te doorkruisen met rechte lijnen, waardoor de auto er ook nog eens hipper uitziet. Daarbij zijn tot de kleinste details patronen van streepjes en blokjes doorgevoerd. De strip onder de koplampen bestaat in feite uit LEDs en verlicht de auto, in streepjespatroon, over de gehele breedte. De achterlichten, en zelfs de accu-indicator achter het laadklepje bestaan uit blokjes.

Ruimte

De IONIQ 5 heeft niet alleen de afmetingen van een grote SUV, maar ook de ruimte ervan. De zit voorin is hoog en Hyundai lijkt dat te willen benadrukken door de zithoogte slechts beperkt te verstellen. Nog hoger zitten kan, diep zitten als in een hatchback is onmogelijk.



Dankzij de lange wielbasis en het gebruik van slanke voorstoelen (die desondanks prima zitten) is de ruimte achterin bovengemiddeld goed. Omdat onder de bagageruimte zowel accu's als een elektromotor zijn te vinden, ligt de laadvloer relatief hoog. Gemeten tot de hoedenplank is de kofferruimte daarom klein, maar gemeten tot het dak is de laadruimte juist heel behoorlijk. Als (kleine) pleister op de wonde is onder de voorklep een extra bergruimte te vinden waarin bijvoorbeeld een laadkabel past. Ook handig: in plaats van een scharnierend dashboardkastje is gekozen voor een schuivende "dashboardlade" en dat biedt veel meer bergruimte.

Uitrusting

De creativiteit van de vormgevers van Hyundai houdt niet op bij het exterieur. Ook in het interieur toont Hyundai durf! De cabine van de testauto is uitgevoerd in gebroken wit in combinatie met het inmiddels bekende blokjes en streepjes patroon. Tegelijkertijd is het interieur minimalistisch. Zo heeft het stuurwiel geen logo, zijn de handgrepen van de deurpanelen geïntegreerd, is de versnellingshendel vervangen door een draaiknop aan de stuurkolom en bestaat het

dashboard uit niet meer dan twee beeldschermen.

Vorm ging echter niet voor functie, want de ergonomie deugt. Zonder het instructieboekje te raadplegen is direct duidelijk hoe alles werkt. Met de juiste opties biedt de IONIQ 5 alle techniek die op het moment van introductie gangbaar is. Bijzonder is het head-up display met "augmented reality". Hiermee verschijnen onder andere instructies van het navigatiesysteem als zwevende pijlen in het landschap. In het blikveld van de bestuurder wordt ook getoond of zich een voertuig in de dodehoek bevindt en dat werd in de praktijk als meest zinvolle extra ervaren.

Gezien het veelbelovende uiterlijk zou kunnen worden verwacht dat de IONIQ 5 compleet nieuwe technieken of voorzieningen introduceert, maar dat is niet het geval. Als alternatief had Hyundai nog stappen kunnen zetten op het gebied van zelfrijdende functies of een slimme virtuele assistent, maar ook daar is niet voor gekozen. Het infotainment-systeem is hetzelfde als in iedere andere Hyundai, waarbij de testauto zelfs negatief opviel. Zo werden gesproken commando's niet verstaan, zelfs wanneer de voorbeeldzin uit het beeldscherm exact werd uitgesproken.



De camera las regelmatig verkeersborden voor een parallelweg, waardoor bij gebruik van de slimme cruise-control meer dan eens onbedoeld automatisch werd geremd of geaccelereerd. Wanneer gebruik wordt gemaakt van de stuurassistent, moet de bestuurder de handen voor de zekerheid aan het stuurwiel houden. Echter, ondanks het feit dat de testrijder dit netjes deed, verscheen toch regelmatig

het verzoek om het stuurwiel vast te houden. Kortom: een software-update kan geen kwaad.

Voor de levering van het audiosysteem is Hyundai overgestapt van topmerk Krell naar volumemerk Bose. Voor wie houdt van sensationeel geluid (veel hoog, veel laag, weinig detail) is dat goed nieuws. Wie hifi-liefhebber is ervaart dit echter als een reuzensprong achteruit.

Een leuke extra op de testauto is het zonnepaneel op het dak. Hiermee wordt de IONIQ 5 druppelsgewijs bijgeladen. Verwacht echter niet te veel van deze optie. In het Nederlandse klimaat kost het geheel opladen van de hoogvoltage accu met het zonnepaneel zo veel tijd, dat de auto inmiddels zou zijn overwoekerd met onkruid en spinnenwebben. Optioneel is de IONIQ 5 te voorzien van twee 230 volt stopcontacten. De ene is onder de achterbank te vinden. De andere bestaat uit een verloopstekker die op de laadaansluiting wordt gezet, zodat de auto dienst kan doen als stroombron op bijvoorbeeld een camping.



Elektrische auto

De eerste Hyundai IONIQ (2016) was leverbaar als (plug-in) hybride en als elektrische auto. De IONIQ 5 is altijd een volledig elektrische auto. Er is echter wel keuze tussen een gewone (58 kWh) of een extra grote (73 kWh) batterij, alsmede uit een standaard of een extra sterke motor. De extra sterke aandrijflijn biedt bovendien vierwielaandrijving. De testauto is voorzien van de grote batterij en de sterkste aandrijflijn (217 pk

/ 350 Nm).

Dat laatste is duidelijk merkbaar, want de IONIQ 5 gaat er bij voorkeur razendsnel vandoor! De bestuurder heeft de keuze tussen een standaard, economische en sportieve modus, maar in alle gevallen zijn de prestaties ver bovengemiddeld. Daarbij kan in vier stappen worden bepaald hoe sterk wordt geregenereerd bij het loslaten van het stroompedaal. In de nulstand rolt de IONIQ 5 uit als een conventionele auto, hetgeen vooral prettig is op de snelweg. In de vierde stand, door Hyundai "i-pedal" genoemd, houdt de IONIQ 5 zo sterk in dat met één pedaal kan worden gereden. Dat is niet alleen heel prettig, maar zorgt ook voor maximaal terugwinnen van energie tijdens het verminderen van snelheid.



Onder uiteenlopende omstandigheden is de IONIQ 5 heerlijk stil, zoals het hoort bij een elektrische auto. De rechtlijnige vormgeving heeft dus geen negatieve invloed op de luchtstroom rond het koetswerk.

De testrijder liet zich meer dan eens verleiden tot de zeer baldadige rijstijl waartoe de IONIQ 5 uitnodigt. Desondanks kon in de praktijk eenvoudig 450 km op een volle batterij worden afgelegd (testverbruik: 17.7 kW / 100 km). Laden kan thuis, bij een publiek laadpunt en aan een snellader. Tijdens het laden worden de resterende laadtijd en het opgenomen vermogen getoond. Bij een test aan een snellader kon van 30% tot 80% worden geladen in 15 minuten en met een pieksnelheid van 142 kW (bij Fastned als enige gebruiker aan een laadstation van 300 kW). Dat is minder snel dan beloofd, maar nog altijd zo snel dat

de lunchstop bij het naburige tankstation meer tijd kostte.

Weggedrag

De IONIQ 5 is venijnig snel en voelt daarom absoluut niet zwaar. Ook bij hard remmen verraadt deze 2 ton wegende SUV zijn gewicht niet en dat is ongebruikelijk. Echter, op een vlot genomen verkeersdrempel is merkbaar dat het onderstel er alles aan moet doen om het enorme gewicht in toom te houden. In de bocht helt de IONIQ 5 iets over, maar omdat het gewicht van de batterijen laag en centraal is geconcentreerd kan toch zorgeloos worden gestuurd.



Conclusie

Is de Hyundai IONIQ 5 zo vernieuwend als het er uitziet? Helaas niet. De IONIQ 5 biedt geen nieuwe technieken en doet geen dingen die andere auto's niet doen. Dat wil echter niet zeggen dat er iets mis is met dit futuristisch ogende voertuig! De IONIQ 5 is een prima elektrische auto die alle voordelen benut die die techniek biedt. Bovendien is de IONIQ 5 te voorzien van de meest moderne luxe en veiligheidssystemen die op dit moment beschikbaar zijn.

Alhoewel de IONIQ 5 er uitziet als een stevige hatchback, is dit in feite een SUV en daarom veel ruimer dan de buitenzijde doet vermoeden. De IONIQ 5 is stil en comfortabel, maar ook venijnig snel

zoals alleen elektrische auto's dat zijn. De actieradius is ruim voldoende om zorgeloos te rijden, terwijl ook nog eens razendsnel kan worden opgeladen. Kortom: de IONIQ 5 is zijn tijd niet vooruit, maar zeker wel bij de tijd. ■



Specificaties

Hyundai IONIQ 5 73 kWh Lounge

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	464 x 189 x 165 cm
Wielbasis	300 cm
Gewicht	2.095 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Batterij	73 kWh
Bagageruimte	527/1578 l
Bandenmaat	255/45R20

Motor en prestaties



Vermogen	217 pk @ 1 tpm
Koppel	350 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,4 sec.
Topsnelheid	185 km/u
Verbruik gemiddeld	19.00 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	430 km (NEDC)
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 59.700,-
Prijs instapmodel	€ 43.500,-