



Volkswagen ID.5

Volkswagen in vorm

Autotest | Volkswagen is lekker bezig! De Volkswagen ID.3 is de eerste Duitse elektrische auto voor het grote publiek. Dat succes werd al snel versterkt door de ID.4. En nu volgt de ID.5. De ID.5 is net als de ID.4 een middelgrote SUV met elektrische aandrijving, maar dan een met de daklijn van een coupé. Wat heeft de ID.5 meer te bieden dan alleen een onderscheidend uiterlijk?

Een onderscheidend uiterlijk, daar draait het allemaal om. Sports Utility Vehicles werden ooit gekocht om anders te zijn dan de massa. Echter, inmiddels is de SUV de meest verkochte auto en dus verschijnen er varianten om toch op te kunnen vallen. "Premium"-merken bieden al enige tijd SUV's met de daklijn van een coupé. Die trend vindt nu zijn weg naar de volumemerken, waaronder Volkswagen.



De ID.5 is grotendeels gelijk aan de ID.4. Beide auto's staan op hetzelfde platform, hebben dezelfde wielbasis en delen dezelfde techniek. Het verschil zit in

het uiterlijk. Het meest opvallende is de daklijn. De ID.5 heeft de vloeiende lijnen van een coupé, terwijl de ID.4 juist hoekig is als een terreinwagen. Maar er is meer! Ook het front is net even anders getekend. Daarnaast verschillen details, zoals de kleur van de dorpels om het verschil te maken tussen een robuuste gezinsauto (ID.4) en de meer modieuze ID.5.

Omdat de daklijn van de ID.5 iets lager is dan die van de ID.4 is de achterbank iets lager, waardoor de ruimte achterin gelijk blijft. En dat betekent volop hoofd- en beenruimte zodat vier volwassenen goed zitten in de ID.5. Alhoewel de binnenruimte en aankleding van de ID.4 en ID.5 gelijk is, is met de uitrusting een groot verschil te maken. Voor deze test zijn drie auto's gereden en het verschil in stoelen en bekleding kan voor een compleet andere sfeer zorgen.

"bij de ID.5 draait het om het uiterlijk en omdat Volkswagen zo lekker in vorm is kan het nu ook deze extra smakelijke variant aanbieden"



De bagageruimte van de ID.5 meet 549 liter (1.561 liter met opgeklapte achterbank). Dat is vrijwel gelijk aan de ID.4 en uitstekend voor een auto van deze omvang. Die bovengemiddelde ruimte is te danken aan het platform, dat speciaal is ontworpen voor elektrische aandrijving. Daarom biedt de ID.5 (net als de ID.4) beduidend meer binnenruimte dan soortgelijke auto's met verbrandingsmotor.

Uitrusting

En daarmee zijn de verschillen tussen de Volkswagen ID.4 en ID.5 besproken! De uitrusting, aandrijving en alle techniek zijn namelijk identiek. Wel is de ID.5 de eerste om de nieuwste software van Volkswagen in gebruik te nemen. Op het moment van schrijven is dat versie 3.0. De nieuwe software is echter spoedig beschikbaar op alle andere ID-modellen.

Nog steeds is Volkswagen lekker eigenwijs door op de stuurkolom slechts een klein beeldschermje te plaatsen, dat dankzij de uiterst logische indeling bovengemiddeld eenvoudig is af te lezen. Daarnaast heeft de ID.5 een head-up display. Zoals gebruikelijk bij een head-up display worden hiermee gegevens in het blikveld van de bestuurder getoond. Volkswagen gaat echter een stapje verder door deze op precies de juiste plaats in het landschap te tonen, zodat bijvoorbeeld pijlen van het navigatiesysteem in de bocht lijken te zweven. Met deze aanpak is Volkswagen niet uniek, maar wel een uitzondering binnen de volumemerken.



Weggedrag

Bij de meeste merken heeft de coupé;-SUV een sportiever weggedrag dan de standaard SUV waar deze van is afgeleid. Aanvankelijk lijkt het alsof Volkswagen slechts half werk heeft gedaan door de ID.5 op exact hetzelfde onderstel te zetten als de ID.4. Echter: beide modellen zijn leverbaar als "GTX" en dat is een sportieve versie die juist wél een ander weggedrag biedt dankzij een aangepast onderstel.

De standaard ID.5 heeft een goedmoedig karakter. Dankzij de opstaande randen van de motorkap is het koetswerk goed te overzien en ervaart de bestuurder de auto als groot en breed. De batterijen in de vloer zorgen voor een laag en centraal zwaartepunt, waardoor de ID.5 stabiel is en na een vlot gestuurde bocht weer snel in balans is. Volkswagen heeft niet gekozen voor een uitgesproken hard of zacht onderstel en ook de besturing is niet direct of indirect. Steeds is een compromis gevonden, waardoor de auto zich eenvoudig en ontspannen laat rijden.



Wanneer wordt gekozen voor de GTX komt daar een sportieve ondertoon bij. De GTX is zeker geen sportieve auto zoals een Volkswagen GTI, maar dankzij een iets andere afstemming van het onderstel heeft de bestuurder net wat meer gevoel met het mechaniek. De besturing is iets directer, waardoor de auto vlotter reageert op commando's en zelfs kleiner en lichter lijkt.

Elektrisch rijden

Op het moment van schrijven is de ID.5 altijd voorzien van een 77 kWh sterke accu, maar is er keuze tussen 174 pk, 204 pk of 299 pk sterke elektromotoren. De 204 pk sterke versie drijft alleen de achterwielen aan en is vlot, sterk, soepel en bijzonder stil. Van nature is een elektrische auto al stiller dan een auto met verbrandingsmotor, maar de ID.5 is dankzij de gunstige stroomlijn en goede geluidsisolatie zelfs stiller dan de gemiddelde elektrische SUV.

Op een eenvoudig parcours (binnenwegen door bergen en dalen in Oostenrijk) onder gunstige weersomstandigheden werd met de ID.5 PRO een testverbruik van 17.2 kWh / 100 km gerealiseerd. Daarmee kon zo'n 450 km op een volle batterij worden afgelegd (theoretische actieradius volgens WLTP: 516 km).

De ID.5 GTX is voorzien van twee elektromotoren (vierwielaandrijving) en is niet alleen merkbaar sterker, maar ook gretiger. De reactie op het stroompedaal is venijniger en uiteindelijk bijt de GTX ook beter door. Ook zonder continu het uiterste te vragen, biedt de GTX daarom toch al meer rijplezier.

Dat rijplezier kost wel meer energie, namelijk 18 kWh / 100 km op eenzelfde traject als met de ID.5 PRO is afgelegd. Dankzij versie 3.0 van de software kan het navigatiesysteem nu automatisch laadstops plannen op de route. Bovendien geeft de auto een uniek serienummer door aan het laadpunt, waardoor het mogelijk is om op basis van dit serienummer te betalen en de laadpas niet meer nodig is.



Conclusie

Wat heeft de Volkswagen ID.5 meer te bieden dan de ID.4 anders dan de vloeiende daklijn? Niets! Beide auto's staan op dezelfde basis, gebruiken dezelfde techniek, hebben hetzelfde onderstel met dezelfde afstemming, bieden dezelfde uitrusting en bieden dezelfde binnenruimte. Dat laatste is te danken aan een iets lager geplaatste achterbank, waarmee de lagere daklijn wordt gecompenseerd.

Het lijkt dus alsof Volkswagen zich er makkelijk vanaf heeft gemaakt. Echter: er was al veel verschil te maken met de diverse uitrustingen in stoelen, kleuren en afwerking. Bovendien was er al een standaard versie en een sportieve GTX. Andere merken zouden de sportieve variant alleen in de coupé aanbieden, maar Volkswagen koos er eerder al voor deze ook in de ID.4 aan te bieden. Kortom: bij de ID.5 draait het om het uiterlijk en omdat Volkswagen zo lekker in vorm is kan het nu ook deze extra smakelijke variant aanbieden. ■



Specificaties

Volkswagen ID.5 77 kWh GTX

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	460 x 185 x 162 cm
Wielbasis	277 cm
Gewicht	2.242 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Batterij	77 kWh
Bagageruimte	549/1561 l
Bandenmaat	235/50R20

Motor en prestaties



Vermogen	299 pk @ 1 tpm
Koppel	460 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,3 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	17.90 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	491 km (NEDC)
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 55.690,-
Prijs instapmodel	€ 48.590,-