



Joep de Heer
24 december 2025

Geen gemakkelijke opdracht

Je blijft je verbazen. In de jungle van automerken en fabrikanten is er een merk dat keer op keer weet te overtuigen. Het Koreaanse Kia speelt al jaren opvallend slim en doordacht in op de markt. Of het nu gaat om compacte stadsauto's, volwaardige SUV's of tegenwoordig zelfs bedrijfswagens: Kia weet precies waar de vraag ligt. Daarbij slaagt het merk er ook nog eens in om een aantrekkelijke prijs-kwaliteitverhouding neer te zetten. Het resultaat laat zich raden. In vrijwel elk segment waarin het actief is, scoort Kia bovengemiddeld goed in de verkoopstatistieken. Kortom; een puike en verbazingwekkende prestatie van het merk.

Ook op elektrisch gebied staat Kia inmiddels stevig op eigen benen. Modellen als de Niro EV en EV6 zijn uitgegroeid tot vaste waarden op de Nederlandse wegen en vinden gretig aftrek, met name onder leaserijders. Toch was er voor de oplettende koper nog altijd een duidelijke leemte in het aanbod. Wie op zoek is naar een elektrische SUV, en dat zijn er velen, kwam al snel voor een dilemma te staan. De EV3 is voor sommigen te compact, de imposante EV9 juist weer een maat te groot. Daarmee bleef de EV6 over

als enige alternatief. Maar hoe vaak Kia het zelf ook benadrukt: de EV6 voelt eerder als een sportieve crossover dan als een echte SUV. Een hoge instap, een hoekige belijning en een praktische, vierkante bagageruimte? Die kenmerken zijn bij dit model nauwelijks te vinden.

Voor het antwoord op de populaire Volkswagen ID.4, Å koda Enyaq, Tesla Model Y en Peugeot e-3008 moest het merk met meer komen dan alleen de EV6. En zo geschiedde: voor ons staat de Kia EV5, het model dat een overtuigend antwoord moet vormen op deze concurrenten. Een opdracht die allesbehalve eenvoudig is.



Welkome toevoeging

Enkele jaren geleden zette Kia een duidelijk desigoffensief in. Met de introductie van de 'Opposites United'-filosofie kreeg het merk een herkenbare en consequente vormtaal, waarbij de EV6 als eerste model het voortouw nam. Dat deze koers zijn vruchten heeft afgeworpen, staat buiten kijf. De modellen die sindsdien zijn verschenen, wisten stuk voor stuk hun weg naar de bovenste regionen van de verkoopljsten te vinden. Voor de

Kia EV5 is die ontwerplijn dan ook onverminderd doorgezet.

Wie de EV5 voor het eerst in het echt ziet, kan moeilijk om zijn verschijning heen. De hoekige lijnen, robuuste oppervlakken en uitgesproken D-stijl stralen kracht en zelfverzekerdheid uit, zonder daarbij de grens naar overdaad te overschrijden. Kia stelt dat het ontwerp nadrukkelijk is afgestemd op de Europese consument, al valt niet te ontkennen dat de EV5 ook iets van Amerikaanse statuur in zich draagt. Die indruk wordt versterkt door het forse silhouet en de nadruk op breedte en hoogte.

Het hoekige karakter wordt verder benadrukt door de inmiddels herkenbare 'Star Map'-lichtsignatuur aan zowel de voor- als achterzijde. Met name de achterzijde maakt indruk. De ver doorlopende lichtbalk accentueert de breedte van de auto optimaal, terwijl praktische details, zoals de subtiel weggewerkte ruitenwisser onder de dakspoiler, laten zien dat vorm en functie hier hand in hand gaan. Met een beetje verbeeldingskracht is zelfs een lichte verwijzing naar het Scandinavische design-DNA van Polestar te ontdekken.

Smaak blijft vanzelfsprekend persoonlijk, maar binnen het felbevochten SUV-C-segment vormt de EV5 zonder meer een overtuigende nieuwkomer. Het stoere, bijna utilitaire karakter wordt fraai in balans gehouden door een zekere mate van elegantie. Een combinatie die het model niet alleen onderscheidend maakt, maar ook relevant in een segment waar visuele herkenbaarheid steeds belangrijker wordt.



Ontspanning en ruimte

Ruimte is het sleutelwoord zodra je instapt. Niet alleen in praktische zin, met de vele opbergvakken en aflegmogelijkheden, maar vooral in het algehele ruimtelijke gevoel. Dat wordt versterkt door het glazen schuif-kanteldak, dat ver doorloopt richting de achterpassagiers en het interieur zichtbaar luchtiger maakt.

Eenmaal achter het stuur valt direct het herkenbare Kia-stuurwiel op. Hoewel dit onmiskenbaar een kwestie van gewenning is, springt de overvloed aan bedieningselementen in het oog. We tellen minimaal twaalf knoppen, exclusief de exemplaren met meerdere functies door kantel- en drukbediening. Na enkele maanden gebruik zal de logica ongetwijfeld vanzelfsprekend worden, maar de vraag blijft of de bediening ooit Ã©cht intuïtief aanvoelt voor iedere bestuurder.

Achter het stuur bevindt zich een opstelling van drie schermen. Links, direct in het zicht, de belangrijkste rij-informatie; rechts het centrale infotainmentsysteem. Daartussenin is een afzonderlijk scherm gereserveerd voor de klimaatregeling. Dat

laatste onttrekt zich door de stuurpositie soms aan het zicht, al biedt Kia de mogelijkheid om deze functies via een sneltoets naar het infotainmentscherm te verplaatsen. Onder het centrale middenscherf vinden we een rij touchgevoelige sneltoetsen voor veelgebruikte functies. In theorie handig, in de praktijk soms hinderlijk: tijdens het bedienen van het infotainmentscherm raakt de muis van de hand al snel onbedoeld een van deze knoppen. Ook dit is iets dat vermoedelijk met gewenning verdwijnt, maar het vraagt aandacht.

Veel wordt echter goedge maakt door het zitcomfort. De stoelen bieden uitstekende ondersteuning en zijn voorzien van zowel verwarming als ventilatie. Voor de bestuurder is er bovendien een massagefunctie, die vooral na een lange dag zijn meerwaarde bewijst. Ook achterin komen passagiers niets tekort. Verwarmde zitplaatsen, een driezonige klimaatregeling en royale hoofd- en beenruimte zorgen ervoor dat de EV5 zich nadrukkelijk als gezinsauto profileert.

De bagageruimte onderstreept dat praktische karakter. Volgens de VDA-meetmethode bedraagt de inhoud 566 liter, uit te breiden tot 1.650 liter met neergeklapte achterbank. Daarbovenop komt een 'frunk' van 44 liter, geschikt voor laadkabels en klein los materiaal. Daarmee behoort de EV5 tot de ruimste in zijn klasse, een niet te onderschatten troef in het competitieve SUV-C-segment.



Geen recordjager, wel doordacht

Na enig zoeken vinden we de startknop, net buiten het directe zicht en enigszins onhandig weggewerkt achter het stuur. In een elektrische auto is zo'n knop feitelijk overbodig, maar Kia lijkt hier vast te houden aan een traditionele bedieningslogica. Datzelfde geldt voor de aanwezige vingerafdrukscanner. Ook deze toevoeging voelt niet strikt noodzakelijk, aangezien de EV5 via Bluetooth van de smartphone al probleemloos zou kunnen herkennen wie instapt. De fingerprint reader zorgt er weliswaar voor dat het juiste bestuurdersprofiel wordt geladen en persoonlijke instellingen automatisch worden toegepast, maar de meerwaarde ervan blijft beperkt. Het is een oplossing voor een probleem dat in de praktijk nauwelijks bestaat en eerder vragen oproept over complexiteit dan dat het daadwerkelijk bijdraagt aan het gebruiksgemak.

Tijdens het rijden valt op dat de motorkap voortdurend zichtbaar blijft vanuit de bestuurderspositie. Dat zorgt voor een gevoel van overzicht en draagt bij aan het idee onderweg te zijn met een serieuze, volwassen auto. Met een lengte van 4,60 meter

behoort de EV5 tot de grotere modellen in zijn segment, maar nergens voelt hij log of onhandelbaar aan. Het rijgedrag is voldoende communicatief en de elektrische aandrijflijn levert direct beschikbare kracht wanneer dat nodig is, zonder nerveus te worden.

In tegenstelling tot zijn sportiever gepositioneerde broer, de EV6, is de EV5 voorzien van voorwielaandrijving. Die keuze hangt samen met het gebruikte platform. Kia's modulaire E-GMP-architectuur kent in de basis twee varianten. Tot en met de EV5 wordt gebruikgemaakt van een 400-volt systeem met standaard voorwielaandrijving. Vanaf de EV6 schakelt Kia over op een 800-volt systeem, waarbij achterwielaandrijving de norm is.

Het 400-volt systeem van de EV5 betekent dat het maximale laadvermogen begrensd is op 150 kW. Op papier is dat minder indrukwekkend dan de laadsnelheden van 200 kW en hoger die bij sommige concurrenten worden geclaimd. Kia benadrukt echter dat het verschil in de praktijk kleiner is dan het lijkt. Volgens het merk kan de EV5 zijn maximale laadvermogen gedurende langere tijd vasthouden, in plaats van slechts kortstondig een hoge piek te bereiken. Daardoor zou een laadsessie van 10 naar 80 procent ongeveer 30 minuten in beslag nemen. Tijdens deze rij-impressie konden we dat niet verifiëren, maar het is een claim die het verdient om in de praktijk getoetst te worden.

Tot slot biedt de EV5 Vehicle-to-Load (V2L), waarmee de auto externe apparaten van stroom kan voorzien. Van elektrische fietsen tot een koffiemachine of zelfs een airfryer: het zijn toepassingen die het dagelijks gebruik net wat praktischer maken. Een functie die misschien niet essentieel is, maar wel verdraaid handig kan zijn tijdens een dagje uit.



Prijsbewuste allrounder

Kia kiest bij de EV5 voor een overzichtelijke, maar strategische benadering. Op moment van schrijven is het model uitsluitend leverbaar met één batterijvariant van 81,4 kWh, waardoor het onderscheid volledig wordt gemaakt via de uitrustingsniveaus. In totaal zijn er vijf uitvoeringen, met de Air als instapper. Die begint net onder de 45.000 euro en positioneert de EV5 direct in het hart van het SUV-C-segment. In de praktijk lijkt deze basisversie echter vooral een papieren instap. Met ongeveer duizend euro meer stap je namelijk al over naar een aanzienlijk rijker uitgeruste variant, waardoor de meerwaarde van het instapmodel beperkt blijft.

De tijdelijk verkrijgbare GT-Line Business Edition staat voor circa 47.000 euro in de prijslijst en vormt daarmee een interessante middenweg. Het topmodel, de GT-PlusLine, kost ongeveer 51.000 euro. Dat is onmiskenbaar veel geld, maar Kia zet daar een vrijwel complete uitrusting tegenover. Waar merken als Volkswagen, Åkoda en Peugeot hun modellen vaak aantrekkelijk prijzen om vervolgens via optiepakketten snel richting de vijftigduizend euro te laten oplopen, levert Kia een groot deel van die

voorzieningen standaard. Daarmee wordt de EV5 vooral interessant voor kopers die vooraf duidelijkheid willen over de totale aanschafprijs.

Qua techniek krijgt elke EV5 hetzelfde batterijpakket mee, maar de gekozen wielmaat heeft wel invloed op de actieradius. Grotere 19-inch wielen kosten ongeveer 25 kilometer aan rijbereik ten opzichte van de 18-inch variant. Kia communiceert een WLTP-actieradius van rond de 500 kilometer. Met een systeemvermogen van 217 pk (160 kW) bevindt de EV5 zich qua prestaties in de middenmoot van het segment. Tijdens onze rit van 60 kilometer noteerden we een gemiddeld verbruik van 20 kWh per 100 kilometer. Bij een buitentemperatuur van 9 graden gaf de boordcomputer een realistische actieradius van 418 kilometer aan.

Plaatsen we de EV5 naast directe concurrenten, dan wordt de positionering helder. De Volkswagen ID.4 beschikt over een iets kleinere accu van 77 kWh en noteert vergelijkbare praktijkcijfers, maar is in gelijkwaardig uitgeruste vorm doorgaans duurder. De Å koda Enyaq volgt een vergelijkbaar pad: veel ruimte en degelijke techniek, maar een snel oplopende prijs zodra de uitrusting op niveau wordt gebracht. Renault biedt met de elektrische Scenic meer keuzevrijheid dankzij twee batterijopties, maar de versie met de grootste actieradius komt eveneens boven de 50.000 euro uit. De Peugeot e-3008 zet sterk in op design en interieurbeleving, maar levert in ruil daarvoor wat in op actieradius.

In dat krachtenveld positioneert Kia de EV5 als een prijsbewuste allrounder: geen recordhouder op papier, maar wel een model dat tegen een relatief vaste prijs veel ruimte, techniek en comfort biedt. Dat maakt hem vooral interessant voor zakelijke rijders en gezinnen die niet willen verdwalen in lange optielijsten. Kia kijkt bovendien vooruit. In 2026 volgt een vierwielaangedreven variant met hetzelfde accupakket, maar met meer vermogen.



Een blijvertje

Tjokvol is misschien wel de meest treffende omschrijving van het elektrische SUV-C-segment. Het is een drukbevolkt speelveld, populair onder zakelijke rijders en in toenemende mate ook interessant voor particuliere kopers. Ongeacht het profiel van de bestuurder blijft de wens daarbij opvallend consistent: zoveel mogelijk auto voor een zo aantrekkelijk mogelijke prijs. Precies in dat spanningsveld weet Kia zich al jaren effectief te positioneren. Met een solide reputatie, herkenbaar design en een doorgaans scherpe prijsstelling verschijnt het merk bij veel kopers al vroeg op de shortlist.

Met de EV5 voegt Kia daar opnieuw een overtuigende troef aan toe. De combinatie van een royale bagageruimte, een uitgebreide uitrusting en een hoog comfortniveau resulteert in een bijzonder compleet aanbod binnen zijn segment. Het is geen revolutionaire auto, maar wel een doordachte. En juist dat maakt het aannemelijk dat de EV5 meer is dan een tijdelijke verschijning. Dit is er een die blijft.

Plus

- + Krachtige SUV uitstraling
- + Ruim op alle vlakken
- + Value for money

Min

- Veel knoppen op het stuur
- Onnodige features zoals fingerprintreader