



Hyundai IONIQ Klaar voor de toekomst

Autotest | Hyundai begon als budgetmerk. Door efficiënt te werken en goed naar de concurrentie te kijken, wist de Koreaanse fabrikant naam voor zichzelf te maken. De laatste jaren richtte Hyundai zich vooral op kwaliteit. Daarin slaagt het merk, door als geen ander naar de klant te luisteren. Nu gaat Hyundai nog een stap verder: in het jaar 2020 wil het marktleider zijn op het gebied van milieuvriendelijke auto's.

Met die drie verschillende strategieën lijkt het misschien alsof Hyundai niet goed weet wat het wil. Maar het tegendeel is waar! Door eerst voordelige auto's aan te bieden, heeft Hyundai de markt weten te veroveren. Om die positie ook vast te kunnen houden, was het noodzakelijk om de focus te verleggen op kwaliteit. Een kwalitatief hoogwaardige auto bouwen is namelijk veel lastiger dan een goedkope auto bouwen en op die manier houdt Hyundai de concurrentie (lees: de Chinezen) op afstand.

Door niet alleen mee te gaan met de techniek maar zelfs voorop te lopen, wil Hyundai de toekomst veilig stellen. Daarom maakt het niet dezelfde fout als de concurrenten. Die maken een elektrische versie van een bestaande auto of maken een auto die alleen geschikt is voor elektriciteit. Wat als zich een nieuwe techniek aandient?



Met de IONIQ is Hyundai naar eigen zeggen klaar voor iedere techniek van de toekomst. Het platform is namelijk zo opgezet, dat eenvoudig verschillende motoren (benzine, gas, elektriciteit) en verschillende bronnen (tanks, accu's, etc.) kunnen worden geplaatst. Daarom is de IONIQ de eerste auto die bij introductie leverbaar is als elektrische auto, hybride auto (benzinemotor plus elektromotor) en plugin hybride (elektrische auto die kan terugvallen op benzinemotor).

Elektrische auto

Voor deze test is gereden met de geheel elektrische versie van de IONIQ. Hier dus geen benzinemotor om op terug te vallen bij een lege accu, maar een puur elektrische auto. De capaciteit van de batterijen is daarom en stuk groter dan bij de uitvoeringen met "reservemotor". Onder de achterbank is een 28 kWh lithium-ion accu te vinden waarmee de IONIQ in theorie een actieradius van 280 km heeft. Daarmee behoort de IONIQ overtuigend tot de nieuwste auto's in zijn segment, want elektrische auto's van een vorige generatie komen niet verder dan 150 a 180 km.



Hoe ver de IONIQ daadwerkelijk rijdt op een accu, is sterk afhankelijk van de rijstijl, het weer en het gebruik van accessoires. Bovendien geeft Hyundai de bestuurder de keuze uit een normaal, economisch of sportief karakter. Alleen in die laatste modus is het volledige koppel van 295 Nm beschikbaar (de andere modi doen het met 30 Nm minder) en dat kost logischerwijs veel stroom.

Terwijl een verbrandingsmotor (benzine of diesel) pas

bij hoge toeren zijn maximale vermogen levert, is een elektromotor vanaf het eerste moment op volle sterkte. De sprinttijd vanuit stilstand naar 100 km/u in 9.9 seconden mag dan niet imposant lijken, tijdens het eerste deel van die sprint (tot +/- 30 km/u) is de IONIQ genadeloos snel. Daarbij is de IONIQ, net als iedere andere elektrische auto, soepeler dan zelfs de meest verfijnde benzinemotor.



In tegenstelling tot andere elektrische auto's is de IONIQ niet volmaakt stil. Zowel binnen als buiten is altijd een sciencefiction achtige zoem te horen, die dient om de aandacht van fietsers en voetgangers te trekken.

Omdat een elektrische auto veel stiller is dan een gewone auto, zouden geluiden van banden of rijwind nadrukkelijk te horen zijn in het interieur. Om dit te voorkomen voorziet Hyundai onder andere in een "air curtain". Dit rooster onder de koplampen leidt de wind langs de auto en vermindert de rijgeluiden op die manier.



Ook anders dan anders: Hyundai voorziet de elektrische IONIQ niet van een versnellingshendel, maar van losse knoppen op de middentunnel om vooruit danwel achteruit te rijden. Eigenlijk wel zo logisch, aangezien er geen mechanische verbinding nodig is met de motor.



Achter het stuurwiel zijn hendels te vinden die bij

traditionele auto's worden gebruikt om sequentieel te schakelen. Bij de elektrische IONIQ worden deze gebruikt om te bepalen hoe de auto reageert op gas loslaten. Dit varieert van gewoon uitrollen tot zo veel bewegingsenergie omzetten in elektriciteit dat de auto bijna remt. In de praktijk is de eerste modus vooral prettig op de snelweg (uitrollen) In de stad is het maximaal terugwinnen van energie niet alleen heel zinvol, maar maakt het het ook mogelijk om de IONIQ met één pedaal te rijden!

Weggedrag

Omdat de IONIQ vanaf het eerste begin is ontworpen als elektrische auto (en dus geen conversie is van een bestaand model), is het gewicht laag onderin de auto geconcentreerd. Ondanks het extra gewicht van de batterijen, zou de IONIQ daarom toch heel stabiel zijn. Echter, de lange veerwegen doen hier in de praktijk afbreuk aan. Met name op verkeersdrempels kan de IONIQ vreemdsoortig nadeinen.



In het rijden is ook duidelijk verschil merkbaar tussen de IONIQ Hybride (zie apart testverslag) en deze elektrische versie. Alhoewel deze elektrische IONIQ nooit zwaarlijvig voelt, is de hybride-uitvoering levendiger en beter in balans. De elektrische IONIQ heeft juist iets groots en statigs over zich.

Opladen

Een proefrit over een uiterst eenvoudig parcours (geen bergen, weinig stadsverkeer) kostte 11.7 kWh / 100 km en dat komt vrijwel overeen met het door

Hyundai opgegeven verbruik. Na 220 km waren de batterijen zo goed als leeg en moest een laadpunt worden gezocht.



De IONIQ is daarvoor voorzien van een zogenaamde "Mennekes Type 2" stekker. Hiermee volgt de Koreaanse fabrikant nadrukkelijk de Europese standaard en gaat het niet mee in het Japanse "CHAdeMO". Wanneer gebruik wordt gemaakt van een snellader, dan kunnen de batterijen in 23 minuten voor 80% worden opgeladen. Standaard opladen tot 100% kost 4.5 uur.

Om het eigen vertrouwen in de techniek te benadrukken, geeft Hyundai 8 jaar en 200.000 km garantie op de batterijen (de auto wordt inclusief batterijen gekocht, hier geen verplichte huurconstructie met de fabrikant). Mocht elektrisch rijden uiteindelijk toch niet doorbreken, dan kan Hyundai eenvoudig een andere versie van de IONIQ uitbrengen. Waterstof? Ionen-aandrijving? Wie zal het zeggen? Maar de IONIQ is klaar voor de toekomst!



Conclusie

Hyundai introduceert de IONIQ. De Koreaanse fabrikant lijkt daarmee wat laat, want vrijwel alle andere merken hadden al elektrische en semi-elektrische auto's in hun programma. Hyundai pakt het daarom anders aan. De IONIQ is zo ontworpen dat de auto nu al klaar is voor uiteenlopende vormen van toekomstige aandrijvingen.

Op het moment van schrijven is de IONIQ er als hybride, plug-in hybride en elektrische auto. Voor deze test is gereden met die laatste. Net als andere elektrische auto's is de IONIQ fluisterstil, razendsnel en natuurlijk (lokaal) emissievrij. Daarbij behoort de IONIQ overduidelijk tot de laatste generatie elektrische auto's dankzij een behoorlijke actieradius (280 km in theorie, 220 km in praktijk) en een moderne, complete uitrusting. ■



Specificaties

Hyundai IONIQ EV i-Motion Premium

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	447 x 182 x 145 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.420 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	28 l
Bagageruimte	213/1410 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	n.b.
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	120 pk @ 1 tpm
Koppel	295 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,9 sec.
Topsnelheid	165 km/u
Verbruik gemiddeld	8,7 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 37.495,-
Prijs instapmodel	€ 23.495,-