



Hyundai IONIQ

Het roer moet om!

Autotest | Idealisten zijn dun gezaaid. Zelfs wanneer een fabrikant een auto uitbrengt die superzuinig is en de wereld van de ondergang zal redden, zijn de verkopen minimaal. De ervaring leert dat alleen een handjevol wereldverbeteraars en initiatiefrijke overheden zo'n auto kopen. Dus toen Hyundai zich voornam om een milieuvriendelijke auto te ontwikkelen moest het anders. Maak kennis met de IONIQ.

Dat zuinige auto's noodzakelijk zijn, staat wel vast. Maar als iedereen wacht tot een ander zo'n auto koopt, gebeurt er niets. Daarom kiest Hyundai een andere insteek. Bij de IONIQ draait het niet om de techniek of het groene imago, maar om de prijs en het comfort. Daar zijn kopers immers wél gevoelig voor!

En daarom positioneert Hyundai de IONIQ qua maat slim tussen het C-segment (Hyundai i30, Volkswagen Golf, Toyota Auris) en D-segment (Hyundai i40, Volkswagen Passat, Toyota Prius). De IONIQ kost bij introductie net geen 22.000 euro en dat is vergelijkbaar met een instapmodelletje in het C-segment. Zo maakt Hyundai milieuvriendelijk rijden ineens een stuk aantrekkelijker!



Natuurlijk moest de IONIQ er ook aantrekkelijk uitzien. Daarom is, binnen de beperkingen van een vijfdeurs koetswerk, gekozen voor coupé-achtige lijnen. Behalve een sportieve uitstraling, levert dat ook een gunstige stroomlijn op (wat op zijn beurt weer zorgt voor een lager verbruik en minder rijgeluiden). De ruimte onder de lage daklijn is goed, mede omdat de zit beduidend lager is dan in andere auto's. Daarbij valt op, dat de stoelen op lange afstanden oncomfortabel zijn.

Uitrusting

Om de IONIQ nog aantrekkelijker te maken, is niet bespaard op luxe- en veiligheidsvoorzieningen. Alles wat van een moderne middenklasser anno 2016 mag worden verwacht, is aanwezig. De koppeling tussen de mobiele telefoon en de auto staat daarbij centraal. Hyundai voorziet in Android Auto, Apple CarPlay én een bovengemiddeld goed klinkend audiosysteem van specialist Infinity.



Ook op het gebied van veiligheid is de IONIQ bij de tijd. Zo kan de auto zelf remmen voor gevaar, zelf afstand houden tot het overige verkeer en zelf binnen de belijning van het wegdek blijven. De laatste functie is, net als bij andere Hyundai-modellen, zo opdringerig dat menigeen het al na een paar kilometer uitschakelt. Juist wel prettig: de bestuurder wordt gewaarschuwd voor voertuigen in de dodehoek. Bij in- en uitparkeren waarschuwt de elektronica voor achteropkomend danwel kruisend verkeer.

De IONIQ leest helaas geen verkeersborden en beschikt ook niet over meesturend danwel zelfdimmend grootlicht. Ook jammer: de IONIQ kan zichzelf niet inparkeren. Aan de andere kant: gezien de prijs is de uitrusting riant!



De IONIQ is niet gebaseerd op een ander Hyundai-model, maar is vanaf de eerste schets ontworpen als milieuvriendelijke auto. Daarom heeft het ontwerp niet alleen rekening gehouden met een brandstoftank, maar ook met batterijen, gastanks of wat dies meer zij. De bagageruimte is daarom vergelijkbaar met die van een conventionele auto van dezelfde omvang.

Hybride

Om de drempel tot milieuvriendelijk rijden te verlagen, biedt Hyundai de IONIQ aan in drie varianten. De IONIQ is er als elektrische auto (korte afstand), plug-in hybride (middellange afstand) en hybride (lange afstand). Daarmee houdt het nog niet op: vanwege de toekomstgerichte opzet kunnen andere aandrijfvormen later eenvoudig worden toegevoegd.

Alhoewel de geheel elektrische IONIQ veruit de meest milieuvriendelijke versie is, schiet de actieradius voor velen tekort. Daarom is voor deze eerste kennismaking gekozen voor de techniek die nu het meest bruikbaar is: de hybride. Hiermee worden het comfort en de milieuvriendelijkheid van elektrisch rijden gecombineerd met het gemak van een benzinemotor.



Onder de motorkap van de IONIQ Hybrid zijn twee motoren te vinden: een 1.6 liter benzinemotor en een elektromotor. Afhankelijk van de situatie wordt voor de elektromotor (stad), de benzinemotor (snelweg) of een combinatie van beide gekozen.



Het geheim zit in de samenwerking tussen beide motoren. De benzinemotor is namelijk afgestemd op de samenwerking met de elektromotor. Door gebruik te maken van een zogenaamde "Atkinson" cyclus is de benzinemotor veel zuiniger, maar ook minder sterk dan gebruikelijk. Echter, omdat de elektromotor bijspringt wanneer dat nodig is, is -anders dan het lage verbruik- niets van het groene karakter van de benzinemotor te merken.

Deze IONIQ Hybrid hoeft nooit te worden opgeladen aan het stopcontact. Tijdens remmen of uitrollen wordt bewegingsenergie omgezet in de elektriciteit die

nodig is voor de elektromotor. Let op: er volgt een IONIQ plug-in hybrid, die juist wel kan worden opgeladen aan het stopcontact en zo meer gebruik kan maken van de elektromotor.

Heel slim: het motormanagement is gekoppeld aan het navigatiesysteem. Daardoor "weet" de elektronica wanneer zal worden afgedaald (energie opwekken!) of geklommen (elektromotor inzetten voor maximale besparing). Om de IONIQ een levendig karakter te geven, kiest Hyundai niet voor de meer gebruikelijke CVT versnellingsbak, maar voor een automaat met dubbele koppeling.



Prestaties en verbruik

Ondanks alle geavanceerde techniek, rijdt de IONIQ als een heel gewone auto. Het samenspel van beide motoren verloopt geheel automatisch en is schokvrij. Wel is duidelijk hoorbaar wanneer de benzinemotor bijspringt, want dan wordt de stilte pijnlijk doorbroken.

De prestaties van de IONIQ Hybrid zijn vergelijkbaar met die van iedere andere benzine-auto in dit prijssegment. De manier waarop de prestaties worden neergezet verschilt echter! Omdat de elektromotor ongeacht het toerental zijn volledige vermogen van 32 kW / 170 Nm levert, accelereert de IONIQ met meer gemak. Tijdens een tussenacceleratie op hoge snelheid geeft de elektromotor een "zetje", alsof de IONIQ altijd wind in de rug heeft.



De elektronica voelt de bestuurder goed aan en zet de beide motoren in voor betere prestaties bij een sportieve rijstijl. Bij een kalme rijstijl wordt de benzinemotor zo vaak mogelijk uitgeschakeld en probeert het systeem zo veel mogelijk energie te herwinnen. Op een uiterst eenvoudig parcours (geen bergen, weinig stadsverkeer) kwam het testverbruik uit op 4.1 liter per 100 km en dat is goed te vergelijken met het praktijkverbruik van (duurdere!) hybrides van andere merken.

Weggedrag

Bij het ontwerp van de IONIQ is niet alleen rekening gehouden met alternatieve aandrijvingen, Hyundai heeft er ook voor gezorgd dat het zwaartepunt zo laag mogelijk ligt. Dankzij het gebruik van aluminium en samengestelde materialen kon het gewicht relatief laag blijven.

Hiermee zou de IONIQ ook nog eens beter moeten sturen dan een traditionele auto, maar dat is in de praktijk niet het geval. De IONIQ heeft namelijk zeer lange veerwegen, waardoor het koetswerk toch vrij hevig kan reageren op plotselinge sturbewegingen. Op deze uitzonderlijke situatie na, rijdt de IONIQ als een heel gewone auto. De bestuurder doet daarom geen enkel compromis om milieuvriendelijk te kunnen rijden.



Conclusie

Zal Hyundai het grote publiek weten te bereiken met de IONIQ? Na een proefrit is het antwoord op die vraag een overtuigend "ja". Want in plaats van inspelen op techniek of milieuvriendelijkheid, zet Hyundai in op zaken waar het grote publiek gevoelig voor is: prijs, ruimte en comfort.

In vergelijking met andere auto's met eenzelfde prijskaartje is de IONIQ groter, comfortabeler en voordeliger in gebruik. Daarbij heeft Hyundai goed naar de concurrentie gekeken, want op geen enkele manier is merkbaar dat dit de eerste hybride-auto van Hyundai is. Het roer moet om en de IONIQ maakt dat een stuk makkelijker. ■



Specificaties

Hyundai IONIQ Hybrid Comfort

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	447 x 182 x 145 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.445 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	213/1505 l
Bandenmaat	195/65R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	1580 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	105 pk @ 5700 tpm
Koppel	147 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,8 sec.
Topsnelheid	185 km/u
Verbruik gemiddeld	3,4 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	79 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 26.995,-
Prijs instapmodel	€ 23.495,-