

Hyundai IONIQ 3

Groeien naar minder

Vooruitblik | Hyundai biedt een reeks elektrische auto's aan onder de noemer "IONIQ". Daar komt nu een model bij dat kleiner is dan het bestaande aanbod, maar toch belooft Hyundai meer. Hoe zit dat? Een eerste kennismaking met een prototype moet een antwoord geven.

De "3" mag dan de kleinste IONIQ tot nu toe zijn, het is ook de nieuwste. En inmiddels heeft Hyundai een nieuwe huisstijl ontwikkeld die als eerste naar dit volumemodel komt (strikt genomen was de Nexo eerder, maar dat model is voor een nichemarkt). De nieuwe stijl heet "The art of steel" en het idee is om staalplaten zo min mogelijk te buigen of te vouwen. Zo kwamen de vormgevers als vanzelf tot een gestroomlijnd geheel. Bovendien maken de vormen het produceren makkelijker en kan een hogere kwaliteit afwerking worden gegarandeerd.



Omdat de IONIQ 3 expliciet op de Europese markt is gericht, is het geen SUV maar wat Hyundai een "aero hatch" noemt. In nuchtere bewoordingen is dat een extra gestroomlijnde hatchback. De neus begint laag, zodat de lucht optimaal wordt geleid naar het dak dat met de ronde vorm de lucht soepel verder leidt. De achterspoiler voorkomt turbulentie en zorgt voor een sportieve uitstraling. Houd er rekening mee dat die spoiler de achterraut in twee stukken verdeelt en daarom is het zicht naar achteren matig.

"Door bestaande componenten te gebruiken kan Hyundai de IONIQ 3 in uiteenlopende uitvoeringen en tegen scherpe prijzen aanbieden"



Ruimte

Omdat de IONIQ 3 is ontworpen als elektrische auto, kon de binnenruimte optimaal worden benut. Daarbij is ervoor gekozen om alle techniek in de neus onder te brengen. Onder de vloer van de bagageruimte is daarom een diep vak te vinden dat bij andere elektrische auto's onder de motorkap is te vinden.

De achterbank heeft een ongebruikelijk diepe zit om de hoofdruimte achterin te vergroten. Aan de achterkant voor de voorstoelen is een uitsparing die voor enkele centimeters extra beenruimte achterin zorgt. Let er desondanks op dat het zonnedak ten koste gaat van de hoofdruimte. Wie lang van stuk is doet er daarom verstandig aan deze optie niet aan te vinken!



Uitrusting

Niet alleen het exterieur van dit IONIQ-model is nieuw ontworpen, ook het interieur is geheel nieuw. Wederom kozen de vormgevers voor een bijzondere

aanpak. Omdat stof milieuvriendelijker is én een modernere uitstraling heeft dan leder of kunststof, is eerst een complete woonkamer ontworpen. De woonkamer is gestoffeerd en voorzien van meubilair met accessoires. Met de woonkamer als uitgangspunt werd het interieur van de IONIQ 3 vormgegeven. Bij het hier getoonde prototype met zwart interieur komt het geheel echter niet tot zijn recht en doet de cabine denken aan een Chinese auto.

Een belangrijk verschil met de Chinese merken is Hyundai's keuze voor knoppen en beeldschermen (in plaats van alleen beeldschermen in Chinese auto's). Het interieur doet daarom ook minder steriel aan. Op het centrale beeldscherm draait een geheel nieuw infotainment-systeem, genaamd "Pleos Connect". Het is gebaseerd op Android Automotive en in dit prille stadium is niet duidelijk hoe Google en Hyundai de rollen in de ontwikkeling hebben verdeeld. Het uiterlijk toont een mooie balans tussen het vertrouwde van Android en de huisstijl van Hyundai. De grote vraag is echter: welke partij is verantwoordelijk voor de privacy van de bestuurder? Daarbij geeft Hyundai nog geen planning vrij voor toekomstige updates. Zolang dit niet duidelijk is, kan het verstandig zijn de aanschaf even uit te stellen.



Elektrische auto

Op het gebied van elektrische aandrijving heeft de IONIQ 3 minder nieuws te melden. De auto maakt gebruik van de bestaande batterijtechniek en elektromotoren van Hyundai. Op de prijslijst staan een 42 kWh en 61 kWh batterij voor een bereik van

respectievelijk 344 km en 496 km. Let op dat de batterij met de kleinere capaciteit is gekoppeld aan een sterkere elektromotor (147 pk). De 61 kWh dankt het grotere bereik mede aan de zuinigere 135 pk motor en meer bescheiden prestaties.

Hyundai doet op dit moment tests met "V2G". Dat staat voor "vehicle to grid" ofwel het inzetten van de auto als batterij in het stroomnet. Ook de IONIQ 3 is hiervoor geschikt. De auto kan daarom in de toekomst opladen wanneer energie goedkoop is en juist energie terugleveren wanneer energie duur is. Zo kan elektrisch rijden op de lange termijn nog goedkoper worden!



Conclusie

Hoe kan het kleinste IONIQ-model tot nu toe meer bieden? Dat zit in de nieuwe vormgeving en het nieuwe infotainment-systeem. De vormgeving is nog beter afgestemd op de Europese markt. Het bijbehorende nieuwe interieur zorgt voor een goede balans tussen bediening via beeldschermen en knoppen, haalt veel ruimte uit beperkte buitenmaten en past goed bij de nieuwe huisstijl van Hyundai.

Hyundai presenteert de IONIQ 3 juist nu (productie start in augustus, auto's in september bij de dealer) omdat er al vele IONIQ-modellen zijn verkocht. De ontwikkelingskosten van de batterijen, elektromotoren en bijbehorende aansturing zijn daarom al terugverdiend. Door bestaande componenten te gebruiken kan Hyundai de IONIQ 3 in uiteenlopende uitvoeringen en tegen scherpe prijzen aanbieden. De meest luxe varianten doen qua uitrusting nauwelijks onder voor de grotere modellen

en hebben een bereik van bijna 500 km. De basisversie concurreert in het drukbevochten b-segment en zal een prijs van iets onder de 30.000 euro krijgen. ■



Specificaties

Hyundai IONIQ 3

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	0 x 0 x 0 cm
Wielbasis	n.b.
Gewicht	n.b.
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	42 kWh
Bagageruimte	441/ l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Vermogen	147 pk @ 0 rpm
Koppel	0 Nm @ 0 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9 sec.
Topsnelheid	165 km/u
Verbruik gemiddeld	14.20 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	344 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 30.000,-
Prijs instapmodel	€ 0,-