Publicatiedatum: 24 juli 2026
www.autozine.nl

Hyundai IONIQ 6 N

Spannender

Autotest | Wie aan een sportwagen denkt, denkt aan dampende benzine, hete olie, gierende turbo's, uitgeboorde cilinderkoppen en natuurlijk brullende uitlaatpijpen. Hoe snel een moderne elektrische auto ook is, de sensatie van een briesende sportwagen ontbreekt. Daar wil Hyundai verandering in brengen met de "N"-modellen. Kan de "Hyundai IONIQ 6 N" de elektrische auto spannender maken en verstokte autoliefhebbers met benzine in de aderen over de streep trekken?

Een goed begin is het halve werk en dus kiest Hyundai de IONIQ 6 als N-model. De IONIQ 6 is namelijk geen SUV en dat betekent een laag zwaartepunt en een lage bouw. De IONIQ 6 is zelfs het meest gestroomlijnde model van Hyundai en daarom is deze elektrische auto opmerkelijk zuinig. Die gunstige aerodynamica kan uiteraard ook worden gebruikt om motorvermogen nog effectiever om te zetten in prestaties!

"Waar mindere sportwagens ophouden, blijft de IONIQ 6 genadeloos accelereren richting de horizon, een rijverbod of de topsnelheid van 257 km/u"

Daarnaast haalt Hyundai alles uit de kast om dit zuinigheidswonder een sportief uiterlijk te geven. De hier getoonde lichtblauwe kleur is exclusief voor de N-varianten. De combinatie met zwart zorgt voor een imposant geheel, terwijl rode accenten voor spanning zorgen. De extra brede wielkasten en enorme spoiler achterop maken ook duidelijk dat dit niet zomaar een gezinsauto is.

Ruimte

Ondanks alle aanpassingen is de binnenruimte behouden gebleven. De ruimte voorin is goed, die achterin zelfs enorm. Dat laatste is bijzonder, want de "N" is voorzien van serieuze kuipstoelen (geen normale stoelen met slechts wat extra zijdelingse steun) en die nemen vaak extra ruimte in. Zelfs lange volwassenen hebben enkele centimeters beenruimte over achterin de IONIQ 6 N.

Ook binnenin kiest Hyundai voor heel veel uiterlijk vertoon. Hier geldt: hoe meer knoppen, beeldschermen en metertjes hoe beter. Met name alle knoppen en hendels rondom het stuurwiel zijn aanvankelijk intimiderend, maar dankzij slim gekozen vormen en voldoende onderlinge afstand is alles intuïtief te bedienen. Het resultaat is een gevoel van onoverwinnelijkheid nog voordat de proefrit is begonnen!

Onder alle "opschmuck" behoudt de "N" de functionaliteit van de gewone IONIQ 6. Daarom is voorzien in een keurig verzorgd infotainment-systeem, alle luxe die mag worden verwacht in deze prijsklasse en natuurlijk alle door de Europese Unie verplichte veiligheidsvoorzieningen. Om ervoor te zorgen dat deze de pret niet al te veel verstoren, zijn ze de belangrijkste spelbrekers eenvoudig uit te schakelen.

Elektrische auto

In de gewone IONIQ 6 is de elektrische aandrijflijn afgestemd op comfort en efficiëntie. Dat is in deze "N" wel anders! De batterij heeft een capaciteit van 84 kWh (de grootste van alle uitvoeringen) en kan veel sneller energie leveren dan gebruikelijk. Iedere as heeft een eigen elektromotor en samen leveren deze 650 pk / 770 Nm. Dat zijn cijfers die tot nu toe waren voorbehouden aan supercars die een veelvoud kosten van deze Koreaan.

Het belangrijkste verschil is echter dat de elektronica veel meer controle heeft over het vermogen dan bij een sportwagen met verbrandingsmotor. De IONIQ 6

N kan zich daarom gedragen als een brave sedan die weliswaar krachtig is, maar absoluut niet nerveus of uitdagend. Wanneer deze krachtpatser zich inhoudt, is het een prima reisauto die op de lange afstand veel minder vermoeiend is dan andere auto's met zoveel vermogen.

Houd er rekening mee dat de N een hoger verbruik heeft dan de standaard IONIQ 6, ook wanneer het vermogen niet wordt aangesproken. Een gewone rijstijl kost 20 kWh / 100 km. Een extreem kalme rijstijl in de eco-stand kost nog altijd 17 kWh / 100 km.

Elektrische sportwagen

Voor wie wil spelen, zijn er "N"-knoppen en daarmee wordt het karakter aangepast van vlot tot duizelingwekkend. Een voorzichtig begin is de virtuele versnellingsbak ("N e-Shift") in combinatie met kunstmatig motorgeluid ("N Active Sound"). De hendels achter het stuurwiel die in de eco-stand dienen om te bepalen hoeveel energie wordt teruggewonnen bij het loslaten van het stroompedaal, dienen nu om te schakelen. Het motorgeluid gaat heel natuurlijk mee met het toerental, op het display achter het stuurwiel wordt een toerenteller getoond. De kleur van de dashboardverlichting wordt intenser bij een hoog toerental terwijl razendsnel aar een piek wordt gewerkt. Wie de hint om te schakelen negeert, loopt net als in een auto met verbrandingsmotor tegen een limiter aan en dan hikt deze elektrische auto tot er wordt geschakeld. Technisch gezien is dit een ingewikkelde oplossing om een probleem te introduceren dat met elektrisch rijden juist is opgelost, maar puur voor de sensatie werkt het.

Door de sport-stand te kiezen, verandert de IONIQ 6 N in een heuse sportwagen. Dan is bijna al het vermogen beschikbaar, reageert de auto veel rapper op het stroompedaal en is het met de rust en het comfort gedaan. Terwijl andere elektrische auto's de batterij kunnen voorverwarmen om sneller te kunnen opladen, kan de IONIQ 6 N dat om later nog sneller energie vrij te geven ("N Battery pre-conditioning"). Een tikje op de rode knop op het stuurwiel ("N Grin Boost") geeft het volledige vermogen dan 10 seconden lang vrij. Afhankelijk van de snelheid heeft dit het resultaat van een schop in de rug of een explosie in de rug.

Bij een sprint vanuit stilstand is voelbaar hoe de vierwielaandrijving het vermogen nét aan kan overbrengen op het wegdek. Om de bestuurder tegen zichzelf te beschermen worden de paardenkrachten niet op slag losgelaten, maar bouwt de IONIQ 6 het op, om rond de 85 km/u echt giftig te worden. Dan neemt de snelheid zo snel toe, dat het lijkt alsof er stukken worden overgeslagen. En toch kan het nog sneller! Door de launch-control te gebruiken worden ook de laatste beetjes bescherming en beschaving over boord gegooid en lanceert de IONIQ 6 bruut zoals alleen supercars dat kunnen: na welgeteld 3.4 seconden staat de 100 km/u op de teller, maar eigenlijk is dat nog niet eens wandeltempo. Waar mindere sportwagens ophouden, blijft de IONIQ 6 genadeloos accelereren richting de horizon, een rijverbod of de topsnelheid van 257 km/u (doorhalen wat niet van toepassing is).

Weggedrag

De talenten van de IONIQ 6 N zijn zeker niet beperkt tot sprints in een rechte lijn. De aandrijflijn kan het vermogen variabel verdelen in de bocht. Dankzij de heerlijk zware besturing, Pirelli P-Zero banden en het stevige onderstel is bovendien precies te voelen wat zich onder de wielen afspeelt en waartoe de auto in staat is. In iedere bocht bijt de "N" zich gretig vast en verleidt zo om steeds harder te gaan.

Nog steeds niet genoeg? Dan wordt het tijd om de openbare weg voor het circuit in de ruilen, want hier komt de IONIQ 6 N het beste tot zijn recht. Dan is het mogelijk de reactie op de pedalen aan te passen, inclusief ondersteuning voor remmen met de linkervoet. De drifthulp ("N Drift Optimizer") maakt het makkelijker om een drift langer vast te houden. Tenslotte is er de race-modus waarin de bestuurder nog betere controle over de auto krijgt.

Conclusie

Elektrische auto's zijn van nature snel en soepel. Snelle elektrische auto's rijden moeiteloos traditionele sportwagens zoek in een rechte lijn. En juist daarin zit het venijn: het is allemaal te makkelijk, waardoor de sensatie ontbreekt. Hyundai maakt de dingen met de IONIQ 6 N niet onnodig ingewikkeld, maar zorgt wel voor de ontbrekende sensatie.

Dat begint met daadwerkelijke prestaties. Het vermogen van 650 pk / 770 Nm is vergelijkbaar met dat van een supercar en dat geldt ook voor de prestaties. Toch is de IONIQ 6 N niet sneller dan andere snelle elektrische auto's. Hyundai gaat echter wel verder met het weggedrag. Het lage zwaartepunt van deze sedan (eindelijk een keer geen SUV!), het aangepaste onderstel, de bandenkeuze, de formidabele besturing en de slimme elektronica zorgen voor een uitmuntend weggedrag. Daarbij zijn er de vele technische gimmicks die de belevenis intenser maken.

Hiermee zou zelfs de meest doorgewinterde "petrol head" moeten zijn overtuigd. Hyundai gaat echter ook een stap verder door ook een rationeel element toe te voegen. De IONIQ 6 N is namelijk veel goedkoper dan een conventionele sportwagen met een vergelijkbaar motorenvermogen. Daarbij geeft de elektronica de bestuurder veel meer controle over het karakter van de auto. Dat is alles van een brave gezinsauto tot een losgeslagen projectiel. In dat laatste geval biedt Hyundai dankzij intense communicatie tussen de coureur en het mechaniek

de sensatie die bij andere elektrische auto's ontbreekt en is de IONIQ 6 N in alle opzichten nog spannender. ■

Specificaties
Hyundai IONIQ 6 N

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	486 x 188 x 150 cm
Wielbasis	295 cm
Gewicht	2.101 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Batterij	84 kWh
Bagageruimte	12/401 l
Bandenmaat	275/35R20

Motor en prestaties

Vermogen	650 pk @ 0 rpm
Koppel	770 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	3.4 sec.
Topsnelheid	257 km/u
Verbruik gemiddeld	18.70 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	487 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 73.995,-
Prijs instapmodel	€ 45.895,-