



Joep de Heer
8 december 2016

Priuskiller?

Drie verschillende soorten aandrijfsystemen in één model: Een unieke verschijning binnen autoland. De Hyundai IONIQ is de eerste auto waarbij de consument kan kiezen tussen een hybride, volledig elektrische of (in 2017) een plug-in hybride aandrijflijn. Vanuit dit oogpunt is de auto volledig vormgegeven om met een elektromotor door het leven te gaan. Voor Hyundai is dit een belangrijke mijlpaal binnen de strategie om steeds meer auto's te produceren met minder uitstoot of zelfs helemaal geen uitstoot. Een merk als Toyota is hier al jarenlang mee bezig en staat sterk in de schoenen met de Prius. Behoorlijk gewaagd om dan een model op de markt te brengen dat qua design toch wel erg richting de Japanners lijkt te kruipen. Wij reden de IONIQ Hybride en onderzochten of ze zich in Japan zorgen moeten gaan maken.



Rietsuiker

Kijkend naar de vormgeving hebben de Prius en IONIQ enkele overeenkomsten. In beide auto's is de gestroomlijnde druppelvorm terug te vinden, wat zich vertaalt in een bijzonder contour met een hoge achterzijde. Niet iedereen is enthousiast over dit 'Prius design' en daarmee is het gemakkelijk om ook deze IONIQ gelijk af te schrijven. Toch is het de moeite waard om nog even wat langer stil te staan bij deze Koreaan. Voor een hybride waarbij juist de luchtweerstand van groot belang is, staat er een knap getekende auto. Dankzij het aerodynamische koetswerk wordt een luchtweerstandswaarde (cw-waarde) van 0,24 behaald en dat is exact dezelfde als die van de Prius. Ondanks de focus op efficiëntie toont het exterieur krachtig en zijn er bij de hybride subtiele blauwe accenten te zien. Over smaak valt niet te twisten, maar wij vinden de IONIQ een welkome toevoeging in het straatbeeld. Nog een leuk weetje: Verschillende onderdelen uit deze IONIQ zijn opgebouwd uit milieuvriendelijke materialen. Zo zijn een aantal panelen gemaakt van natuurplastic, geproduceerd met suikerrietbijproducten en is een deel van de lak opgezet uit sojabonenextract.



Helemaal compleet

Eenmaal achter het stuur wordt het minder spannend. De IONIQ is opgebouwd als een zeer normale auto. De knoppen zitten op de plekken waar je ze verwacht en de bediening is eenvoudig. Qua instrumentarium is duidelijk de samenwerking tussen Kia en Hyundai te zien en toont de IONIQ veel overeenkomsten met de Niro. In de middenconsole vinden we een 8-inch LCD-navigatiesysteem dat zeer prettig en intuïtief bedienbaar is. Daarnaast is er een achteruitrijcamera, een DAB+ radio en Android Auto/Apple Carplay te vinden. Het luisteren naar muziek gaat via zeven luidsprekers van Infinity Sound en de geluidskwaliteit is verrassend goed. Tussen de voorstoelen vinden we de versnellingspook die leidt naar een zestrapsautomaat met dubbele koppeling. Het grote voordeel van deze dubbele koppeling is de soepele overgang naar de volgende versnelling. Dit komt ten goede aan het rijcomfort en de acceleratie.

In de First Edition-versie waarmee wij op stap zijn, kom je qua zitcomfort niets tekort. Zowel voor- als achterin zijn de stoelen verwarmbaar en voor de bestuurder is er extra

Hyundai IONIQ 1.6 HEV First Edition

luxue in de vorm van een elektrisch verstelbare stoel en stuurverwarming. Doordat de bestuurdersstoel instelbaar is in 10 standen, kan vrijwel iedereen een goede zitpositie vinden. Daarbij is er ook een geheugenfunctie aanwezig, waardoor de stoel eenvoudig kan terugkeren in de ingestelde stand voor frequente bestuurders. Achterin is de bank wat kort en hebben de benen beperkte steun door deze korte zitting. De zitruimte is niet de riantste in zijn soort; personen met een lengte van 1,90 meter zitten met de knieën tegen de voorstoel en het hoofd tegen het dak. De bagageruimte is met 550 liter gemiddeld en wordt met neer geklapte bank uitgebreid tot 1.505 liter.



Compacte accu

Het eenvoudig opgezette interieur vertaalt zich in een prettige bediening van de auto. Zonder uitgebreide instructie kan worden weggereden met de IONIQ. Enkel op de 'Amerikaanse' parkeerrem zal even gewezen moeten worden; deze moet bediend worden met de linkervoet. Eenmaal op de weg merken we dat de 1.6-liter viercilinder Kappa GDi-benzinemotor niets te kort komt op de Nederlandse wegen. Met een gecombineerd vermogen van 103 kW (141 pk) en 265 Nm - waarbij de elektromotor

een vermogen heeft van 32 kW (43 pk) - kom je goed weg bij het verkeerslicht. Het maximale koppel van 170 Nm van de elektromotor is direct beschikbaar, wat een grote plus is van het hybride aandrijfsysteem. Omdat de accu vrij compact is, voelt het niet alsof we met een zware en logge auto op stap zijn. Het nadeel van een kleine accu is de zeer beperkte actieradius enkel op elektriciteit. Je moet wel heel voorzichtig accelereren om te voorkomen dat de benzinemotor een handje gaat helpen. Ook is er geen knop aanwezig waarmee kan worden ingesteld dat de auto puur op elektriciteit vooruit komt. Hyundai belooft dat dit bij de plug-in variant anders wordt. Hiermee zal, volgens de fabrikant, een actieradius van 50 kilometer puur op elektriciteit haalbaar moeten zijn.

Aan de sportievelingen onder ons is ook gedacht. Door de versnellingspook in sportmodus te zetten, verandert het display van de IONIQ in strakke cijfers met rode accenten. Duidelijk merkbaar wordt de gasrespons directer en draait de motor hoger in de toeren. Echt helemaal sportief zal het echter niet worden. Met een topsnelheid van 185 kilometer per uur en in bijna elf seconden van nul naar honderd is de IONIQ geen snelheidmonster. Nadat we de snelheid van 130 kilometer per uur hebben bereikt, is de pit in de motor behoorlijk weg. Of we het missen? Eigenlijk niet. Deze auto is eenvoudigweg gebouwd om zuinig te zijn en niet zozeer sportief.



De troef

Wat mogen we gaan betalen voor dit fraaie stukje Koreaanse techniek? Met een uitrusting die vergelijkbaar is aan de Prius zou je wellicht verwachten dat de prijzen eveneens vergelijkbaar zullen zijn. Maar met een instapprijs voor de van 21.995,- euro voor de hybridevariant, zitten we toch een slordige acht mille onder de populaire Toyota. Instapper i-Motion biedt al een rijke uitrusting, zoals Lane Keeping Assist en een achteruitrijcamera, al mist de uitvoering het 8-inch navigatiesysteem en xenon-verlichting. Ga je een stapje hoger dan kom je uit bij de Comfort, waarbij al deze zaken wel standaard zijn. Dit model kost 25.495,- euro en is naar onze mening het geld dubbel en dwars waard. Het model waarmee wij op stap zijn, bevat alle mogelijk denkbare opties en mag voor 27.995,- euro worden meegenomen uit de showroom. Deze prijzen springen er tussenuit en zijn al snel duizenden euro's voordeliger dan de concurrent. Zoals we bij de Koreanen gewend zijn, zit het daarnaast ook goed met de garantie. Op de gehele auto geldt een garantie van 5 jaar zonder kilometerbeperking. Daarbij geldt een garantie van 8 jaar of 200.000 kilometer op de hoge voltage batterij. Wil je hem leasen? Dan moet je snel zijn, in 2016 kan de auto nog worden vastgelegd

Hyundai IONIQ 1.6 HEV First Edition

met 21% bijtelling. In 2017 komt daar een procent bij - wat neerkomt op een totaal van 22% bijtelling - evenals de plug-in versie. De volledig elektrische variant van de IONIQ zal zowel in 2016 als in 2017 met een bijtellingstarief van 4% verkrijgbaar zijn.



Aantrekkelijk aanbod

De Zuidelijke Koreanen hebben enige tijd op zich laten wachten; de hybride techniek is ondertussen niet nieuw meer binnen de auto-industrie. Van deze tijd hebben ze handig gebruik gemaakt om de markt goed in ogenschouw te nemen. Het uitgedachte design is stukken minder excentriek dan de ontwerpen uit buurland Japan en wordt daarmee sneller geaccepteerd door de Europese consument. Wat betreft de rijeigenschappen is het prima op orde en met een praktijkverbruik van 1 liter benzine op 25,4 kilometer vertaalt het totaalpakket zich direct in zuinig rijden. Met de instapprijs van 21 mille erbij opgeteld, wordt dit een wel heel erg aantrekkelijk aanbod waarbij je veel auto krijgt voor weinig geld.

Plus

- + Zeer aantrekkelijke prijs
- + Zuinig rijden
- + Eenvoudig bedienbaar

Min

- Batterijpakket klein
- Beperkte ruimte achterin
- Geen bijtellingsvoordelen meer in 2017