Martijn Verhoef
11 december 2023

Toekomstbeeld

Bedenk je eens even in: zo'n vijftien jaar geleden was het echt behelpen als je elektrisch reed. Niet alleen waren er nog maar weinig laadpalen, het beperkte aantal verkrijgbare EV's laadde langzaam op en kwam bovendien niet zo ver. Maar, zeiden we tegen elkaar, het wordt snel beter. Verhalen over EV's die binnen vijf minuten zouden zijn opgeladen en 1.000 km ver moeten komen, deden al snel de ronde.

Maar zo revolutionair is het meer dan een decennium later nog steeds niet verlopen. De verbeteringen aan de infrastructuur en de elektrische auto's zijn er zeker, maar meer geleidelijk dan we misschien gehoopt hadden. Er is nog steeds een grote groep mensen die niet durft over te stappen op elektrisch en bijna altijd hoor je nog dezelfde argumenten als vijftien jaar geleden. Hoog tijd voor een revolutie, aldus Hyundai. Met de nieuwe Ioniq-reeks is lang wachten bij het opladen verleden tijd en liggen grote afstanden binnen handbereik. Het toppunt van de vernieuwing is de Ioniq 6, die we meenamen voor een test. Is dit het antwoord op alle sceptici rondom elektrisch rijden?

Excentrieke Koreaan

Het ontwerp van de Ioniq 6 is in ieder geval compleet anders dan we van Hyundai gewend zijn. Voor onze neus staat een gestroomlijnde sedan die veel weg heeft van een vierdeurs coupÃ©. Waar de Ioniq 5 het van zijn praktisch gemak en binnenruimte moet hebben, gooit de 6 het over een aerodynamische boeg. De achtervleugel met daaronder de doorlopende verlichtingsbalk is het meest excentrieke aspect van de Hyundai. Een vleugje Porsche zien veel mensen erin, maar desalniettemin geen dertien in een dozijn ontwerp. De testauto van dienst is uitgerust met digitale buitenspiegels die het science fiction gehalte van de Hyundai verder vergroot. De neus is volledig dicht, een van de factoren die het resultaat van een hele lage Cw-waarde mogelijk maken. Waar de eerste Ioniq als meest efficiÃ«nte EV hoge ogen gooide, moet de Ioniq 6 er nog een schepje bovenop doen. Toegegeven, de auto beschikt over een flink batterijpakket om de opgegeven actieradius van 610 km te kunnen halen.

De verbruikscijfers van zijn voorganger haalt de auto daarmee niet, maar daar komen we zo op. Je kunt de Ioniq 6 dan ook niet als opvolging van de eerste Ioniq zien,

aangezien deze auto een heel ander publiek moet aanspreken. De auto bokst op tegen de Tesla Model 3 en de Polestar 2. Ten opzichte van de Tesla valt op dat de Hyundai ruim 7,5 centimeter meer wielbasis heeft en ook in het geheel iets langer en breder meet. De Polestar is nog iets kleiner dan de twee sedans, dus die slag heeft de Koreaan alvast gewonnen.

Geen revolutie

De excentrieke lijnen van het exterieur trekt Hyundai maar gedeeltelijk door in het binnenste van de Ioniq 6. Het meest in het oog springen de twee extra displays die het beeld van de buitencamera's weergeven. Denk je die weg, dan zie je een moderne, maar zeker niet revolutionaire cockpit.

Het aantal fysieke knoppen dat we aantreffen is aanzienlijk, zo beschikken we over een draaiknop voor het volume en een schakelaar om snel van nummer te wisselen. En er zijn snelkoppelingen met een drukknop naar bijvoorbeeld de navigatie en multimedia. De klimaatregeling bedien je met touchknoppen, die evengoed heel prettig werken. De

vergaande digitalisering in andere modellen doet des te meer opvallen hoe eenvoudig je de Ioniq 6 op de test bedient. De deurpanelen zijn wel minimalistisch en bieden zelfs geen ruimte voor de ruitbediening of spiegelinstellingen.

Die laatste verstel je met knoppen links van de stuurkolom, terwijl je de ruiten opent en sluit vanaf de middenconsole. Door het ontbreken van een middentunnel blijft er lekker veel ruimte voor een opbergvak, naast het dashboardkastje en de middenarmsteun waar je uit het zicht kunt opruimen. Ondanks de slanke buitenvormen is er dus aan praktisch gemak gedacht.

De materialen zijn onmiskenbaar Hyundai en dat resulteert in een goed aanvoelend geheel, dat ontzettend mooi in elkaar steekt. Geen grote naden of kieren en wars van rammels en kraakjes. In detail vinden we een aantal zaken wel een tikkeltje goedkoop overkomen, zoals de kunststof stengel voor de transmissie en de schakelaartjes op het stuurwiel. Het voelt beter aan dan dat het eruitziet, zullen we maar zeggen.

Op de bok

De stoelen bieden een prima ondersteuning en eigenlijk valt alleen de plaatsing in negatieve zin op. We zitten veel hoger in de Hyundai dan we op basis van het profiel (namelijk een sportieve zakensedan) hadden gedacht. Het maakt de in- en uitstap voor zo'n relatief lage auto iets gemakkelijker, maar zorgt bij langere bestuurders voor een beperkte hoofdruimte.

Bovendien zijn de sportieve aspiraties die het model aan de buitenzijde uitschreeuwt, ver te zoeken met een zithouding als deze. Je zit echt een beetje op de bok en samen met het vrij grote stuurwiel zorgt dat niet voor een heel betrokken zithouding. Het is meer loungen in het interieur van de Ioniq 6, niet voor niets dat de uitrusting van de testauto Lounge heet. Je zou verwachten dat de hoge zithouding op de achterbank voor meer problemen rondom beperkte hoofdruimte zorgt. Maar doordat de rugleuning iets schuiner is geplaatst en de daklijn verder doorloopt dan je aan de buitenkant denkt te zien, valt het allemaal wel mee. Het resulteert in een prima zitplek achterin de Hyundai, waar de extra centimeters aan wielbasis zich uitbetalen ten koste van de concurrentie. Je hebt beenruimte in overvloed en zit ondanks de hoge bodem waaronder het batterijpakket zich bevindt, niet met opgetrokken knieÃ«n.

Het is niet het ruimtewonder dat de ioniq 5 is, maar de auto is echt veel praktischer dan we verwachtten. De jubelstemming vergaat je als je de kofferklep opent, want die ruimte is niet bepaald overbemeten. Ergens moeten de strakke looks van betaald worden. Gelukkig is er nog een ruimte onder de motorkap, waar je met wat proppen de laadkabel in kunt opbergen.

Verbluffend

Het rijden gaat ook niet gepaard met de sportiviteit die het uiterlijk van de Hyundai Ioniq 6 wil uitstralen. De opstelling, achterwielaandrijving met 229 pk en 350 Nm, is veelbelovend. En eenmaal op pad met de Koreaan merk je een doeltreffende besturing en naadloze versnelling. Maar direct of meeslepend wordt het nergens. Daarvoor kom je vermogen te kort en mist de besturing zwaarte en precisie.

Dit is een betrouwbare lobbes, die over de weg zoeft en mogelijk venijn in de kiem smoort door een zijdezachte demping en een vergevingsgezind karakter. Pas als je de tractiecontrole uitschakelt en een nat stuk wegdek treft, voel je de achterkant af en toe wat onrustig worden. Echt spannend wordt het nergens en dat vinden we niet helemaal bij het uitgesproken uiterlijk passen. Dit voelt meer als een Ioniq 5 die een ander pak heeft aangetrokken, dan een sportieve sedan die je meesleept de wijde wereld in. Eerdergenoemde concurrenten uit de stallen van Tesla en Polestar zijn simpelweg leuker om mee te rijden, maar leveren daar wel het nodige comfort voor in. En laat de Hyundai dat laatste nu in overvloede te bieden hebben. De auto blijft muisstil onderweg

en filtert de onvolkomenheden in het wegdek moeiteloos weg. Het maakt een gerieflijke metgezel, die moeiteloos met het verkeer meekomt en lange stukken op de Autobahn verslindt alsof het niets is. En dan komen we direct op een volgende goede eigenschap van de Ioniq 6, want die lange stukken gaan je ook om een andere reden heel goed af in deze auto.

Waar we de Ioniq 5 nog niet volledig konden benutten, biedt het lijdend voorwerp uit deze test ons wel batterijvoorverwarming. Navigeer naar een snellaadpunt op je route en de batterij wordt zo geconditioneerd dat het laadproces zo efficiÃ«nt als mogelijk verloopt. Het resulteert in een ultrasnelle laadstop van net iets meer dan een kwartier, waarbij de laadsnelheid tegen de 80% nog ruim boven de 100 kW ligt. Echt verbluffend hoe snel je weer door kunt, daarbij rekening houdend met de toch al niet misselijke actieradius van 610 kilometer. Zelfs als je tot 80 procent laadt, blijft er een praktijk rijbereik van zo'n 400 kilometer over. Na het rijden van zo'n afstand baal je bijna dat het laden er zo snel alweer op zit. Overigens gaat de auto niet zo efficiÃ«nt met zijn stroom om als de eerste Ioniq, maar daar staat tegenover dat je nu veel meer kracht en luxe aan boord hebt.

Heeft zijn prijs

Met zijn oplaadsnelheid en rijbereik weet de Koreaan ons echt te overtuigen. Dit is elektrisch rijden zoals we vijftien jaar geleden hoopten dat het zou zijn. Langs de snelweg zijn er laders in overvloed en we navigeren hier alleen maar naartoe om de batterij voor te verwarmen. Het 800V-platform dat die laadsnelheden mogelijk maakt, heeft samen met de riante uitrusting en groot batterijpakket wel zijn prijs. Want hoewel de Ioniq 6 leverbaar is vanaf 44.800 euro (net voldoende voor de subsidie), gaat de versie met groter batterijpakket voor minimaal 5.000 euro meer mee.

De geteste Lounge gooit daar nog eens ruim 7 mille bovenop, terwijl zaken als een schuifdak en de digitale buitenspiegels de prijs verder opdrijven. We praten inmiddels over bijna 62.000 euro en dan hebben we nog niet eens voor de krachtigere versie met vierwielaandrijving gekozen. Een prijspakker is de auto dus niet, maar zijn comfortabele inborst en verbluffende laadtechniek maken absoluut hebberig.

Plus

+ Echt vernieuwende techniek
+ Flinke binnenruimte
+ Prima ergonomie

Min

- Zithouding te hoog
- Geen meeslepend rijkarakter