



Toyota Prius

Hyundai Ioniq Hybrid

Hybrides in de herkansing

Voor wie nog altijd aan actieradiusangst lijdt, maar toch niet volledig van fossiele brandstof afhankelijk wil zijn, is een stekkerloze hybride wellicht een goede tussenstap. Voorloper Toyota Prius voelt sinds kort de hete adem van de Hyundai Ioniq Hybrid in de nek.

Tekst: Elmar Siepen, Gert Wegman · Foto's: Aleksander Perkovic

Nog niet zo lang geleden was de Toyota Prius de ongekroonde koning onder de hybrides. Niet alleen had de Prius dit concept op oerbetrouwbare manier groot gemaakt, ook was hij tussen 2008 en 2013 een enorme hit onder Nederlandse lease-rijders. Door de strengere CO₂-grenzen en de daardoor gestegen bijtellingspercentages, is de Japanner sinds 2014 veroordeeld tot een piepklein bijrolletje op de Nederlandse automarkt. Maar met het nieuwe jaar en een gelijk bijtellingspercentage van 22 procent voor alle auto's met brandstofmotor (ook als er daarnaast een elektromotor aan boord is) worden de rollen opnieuw verdeeld. Dat betekent dat de Prius weer een kans krijgt. Hij combineert immers het wegebelaastingtarief van een benzineauto met de verbruikswaarden van een compact dieseltje en is niet duurder dan menig middenklasser met dieselmotor. Daar komt nog bij dat deze hybride standaard een automaat aan boord heeft. Kortom, nu de dure plug-in hybrides en zuinige diesels fiscaal minder aantrekkelijk zijn, zullen mogelijk meer leaserijders dan de afgelopen jaren een 'gewone', stekkerloze hybride bestellen. Auto's zoals de Prius dus ... en zoals de tamelijk verse Hyundai Ioniq Hybrid, die aanmerkelijk goedkoper is dan zijn Japanse concurrent.

CARROSSERIE

Gelukkig heb je in beide auto's de beschikking over een achteruitrijcamera. Bij auto's waarvan een zo gunstig mogelijk verbruik dé kernwaarde is, speelt de windtunnel een hoofdrol tijdens het ontwerpproces. Het heeft voor allebei geresulteerd in een zeer gunstige Cw-waarde van 0,24. Toch is de Toyota in alles wat extremer dan de Hyundai, die een veel conventioneeler ogende neus heeft. Terwijl de Toyota zich aan de voorzijde onderscheidt met een minuscule grille en zeer smalle koplampen, toont hij aan de achterkant opmerkelijk gevormde achterlichten die opgaan in staartvinachtige lijnen. Mooi of niet, Toyota onderstreept met die aparte vormen in elk geval dat de Prius een onconventionele auto is. De schuine achterkant beperkt de hoofdruimte voor de achterpassagiers, in de Ioniq in iets sterkere mate dan in de Prius. Het zicht naar achteren is ook verre van optimaal, in de testauto's wordt dit nog verergerd doordat de spoiler de achterraut in twee secties verdeelt. En om het feest compleet te maken, zijn de buitenste hoofdsteunen van de Ioniq niet omlaag te klappen of geheel in te schuiven. Gelukkig heb je in zowel de Toyota als de Hyundai de beschikking over een achteruitrijcamera.

In de dagelijkse omgang zorgt de Ioniq voor blijere gezichten dan de Prius. Het Koreaanse

infotainmentsysteem laat zich gemakkelijker doorgronden dan het Japanse en bij de Prius reageert het touchscreen een stuk trager op je commando's dan gewent. Dat zorgt af en toe voor lichte irritatie.

Wie regelmatig veel spullen te vervoeren heeft, kan met deze auto's prima uit de voeten. Met de achterbank omhoog biedt de Prius 501 liter bagageruimte en gooi je de boel plat, dan kan er 1633 liter mee. In de Ioniq kun je 550 respectievelijk 1505 liter bagage vervoeren. Als je ooit nóg meer spullen moet meenemen, mag je achter de Japanner een aanhangertje van 725 kilo hangen, met de Koreaan zul je een keertje extra heen en weer moeten rijden.

Kijken we naar de veiligheidsuitrusting, dan zien we dat deze auto's behoorlijk goed voorzien zijn. Een actieve cruisecontrol, een noodremhulp en een spoorassistent zijn in beide standaard, de Toyota scoort extra punten met zijn volledige led-koplampen en verkeersbordenherkenning.

COMFORT

De Japanner is comfortabeler geveerd dan zijn opponent.

Voorin zitten we het prettigst in de Hyundai. De aangenaam stevige stoelen zijn goed gevormd en bieden in alle richtingen voldoende ondersteuning. In de Toyota zijn de voorstoelen aan de zachte kant en door de matige profilering glijden we te veel heen en weer. Nog een nadeel van de Japanse stoelen is dat de rugleuning niet traploos verstelbaar is, wat het vinden van een comfortabele zitpositie bemoeilijkt. Schuiven we een rij naar achteren, dan zijn de ervaringen precies omgekeerd. Op de Prius-achterbank worden je bovenbenen beter ondersteund en ook de hoek van de rugleuning ervaren we als prettiger dan in de Ioniq.

Op ergonomisch gebied ergeren we ons in de Hyundai bij veel lichtinval aan het sterk in de voorruit spiegelende lichtgrijze dashboard. Maar dat is dan ook het enige. Alle knoppen,

hendels en schakelaars zitten waar je ze verwacht en de meters zijn een stuk beter afleesbaar dan de smalle, centraal geplaatste instrumenten van de Toyota. Dit wordt weliswaar deels ondervangen met een head-up display, maar dat is alleen tegen meerprijs leverbaar.

Tot dusver laat de Prius dus wel wat minpuntjes zien op dit testonderdeel, maar hij revancheert zich op het testparcours waar we het rijcomfort beproeven. Op alle typen wegdek blijkt de Japanner comfortabeler geveerd dan zijn opponent, zeker wanneer we de auto's volledig beladen. Afhankelijk van de ondergrond valt de Hyundai de inzittenden dan lastig met hinderlijke carrosseriebewegingen of vrij harde klappen van de achteras.

MOTOR/TRANSMISSIE

De Ioniq komt vlotter uit de starblokken.

Onder de motorkap van de Ioniq werkt een 105 pk sterke 1,6-liter viercilinder gebroederlijk samen met een 32 kW-elektromotor. Gecombineerd levert dat een vermogen van 141 pk op, dat via een zestrapsautomaat met dubbele koppeling richting voorwielen wordt gedirigeerd. De benzinemotor reageert vlot op

het gaspedaal en met een sprint van nul tot honderd in 10,4 seconden voel je je heus geen stakker. Je kunt met de Ioniq Hybrid volledig elektrisch rijden, maar dan moet je het gaspedaal aaien als ware het een babyhoofdje. Niettemin schakelt de benzinemotor ook dan eerder bij dan in de Prius.

De Japanner heeft een sterkere elektromotor (53 kW) dan de Koreaan, maar zijn benzinemotor heeft juist iets minder vermogen (98 pk). Dit betekent een systeemvermogen van 122 pk, waarmee de Prius bijna 20 pk tekortkomt op de Ioniq. De krachtoverbrenging naar de voorwielen gaat hier traploos via een planetair stelsel, dat een cvt-achtig karakter heeft. Dat betekent dat een neerwaartse beweging van het gaspedaal eerst gevolgd wordt door een stijging van het motortoerental tot een bepaald, constant niveau, en pas daarna door een voelbare versnelling. Voor wie dit niet kent, is het een wat vreemde ervaring waaraan je echt moet wennen. Ter compensatie van het wat ongewone karakter van de aandrijflijn, biedt de Toyota een wat fraaiere motorloop dan de Hyundai.

Kijken we naar de prestaties, dan zien we dat de Koreaan tot 140 km/h iets vlotter uit de startblokken komt en ook op tussensprintduels is

Het het ESP van Hyundai heeft het meeste vertrouwen in de bestuurder.



◀ De centraal geplaatste instrumenten zijn vrij klein en niet optimaal afleesbaar.

▼ Futuristisch interieur met centraal geplaatst instrumentarium. Ook hier is een navigatiesysteem niet standaard in de basisversie.

TOYOTA PRIUS

- 1798 cm³, viercilinder benzine met elektromotor, 90 kW / 122 pk, systeemkoppel n.n.b.
- 5,0 l/100 km (1 : 20,0), 70 g CO₂/kg
- 0-100 km/h in 10,8 s, 180 km/h
- 4540 / 1760 / 1470 mm
- 501 - 1633 l
- 1350 kg
- 30.820 euro
- 30.310 euro

▶ De Ioniq mag er dan minder buitenissig uitzien dan de Prius, hij heeft dezelfde lage Cw-waarde (0,24).

▼ Op afroep kun je op het grote beeldscherm de energiestromen in beeld brengen.

▼ Prima afleesbaar, traditioneel ogend instrumentenpaneel in een keurig afgewerkt interieur. Navigatie is standaard vanaf de Comfort-uitvoering.



STUURT FIJNER

HYUNDAI IONIQ HYBRID

- 1580 cm³, viercilinder benzine met elektromotor, 104 kW / 141 pk, 265 Nm
- 5,0 l/100 km (1 : 20,0), 79 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 10,4 s, 185 km/h
- 4470 / 1820 / 1450 mm
- 550 - 1505 l
- 1445 kg
- 24.395 euro
- 26.899 euro



WIKKEN & WEGEN

Ondanks de kop boven dit stukje, heb ik bij deze test nauwelijks hoeven nadenken over het aanwijzen van de winnaar. Met een prijsvoordeel van vijf- tot zesduizend euro compenseert de Hyundai wat mij betreft ruimschoots zijn tekortkomingen op het gebied van veercomfort en ruimte achterin. Zijn vlottere prestaties, sportievere rijeigenschappen en de prettiger voorstoelen vind ik des te belangrijker. Bovendien is de Ioniq in de dagelijkse praktijk gewoon de fijnere auto, ook als je voornamelijk recht door rijdt op de snelweg. Dat is vooral te danken aan de zestraps automaat, waaraan ik geen moment hoeft te wennen, terwijl ik in de Toyota de neiging heb om mijn rijgewoonten aan te passen aan de nukken van het planetaire tandwielstelsel. Dat is misschien ook wel de bedoeling, maar fijn vind ik het niet. Verder scoort de Ioniq punten met zijn gebruiksvriendelijke infotainmentsysteem, de betere ergonomie en zijn prettiger op het netvlies liggende vormgeving.

Gert Wegman



AFMETINGEN

	Interieurhoogte v / a	Interieurbreedte v / a	Pedaalafstand	Knieruimte a	Lengte rugleuning v / a	Tildrempel / stahoogte	L / B / H	Wielbasis	Spoorbreedte v / a	Inhoud bagageruimte
HYUNDAI IONIQ	94 - 101 / 92 cm	151 / 149 cm	89 - 113 cm	13 - 36 cm	63 / 64 cm	78 / 187 cm	447 / 182 / 145 cm	270 cm	155 / 156 cm	550 - 1505 l
TOYOTA PRIUS	97 - 100 / 91 cm	147 / 143 cm	87 - 112 cm	12 - 39 cm	64 / 62 cm	70 / 193 cm	454 / 176 / 147 cm	270 cm	151 / 154 cm	501 - 1633 l



