

# IONIQ



EL IONIQ, POR EL MOMENTO, ES EL ÚNICO MODELO QUE OFRECE HYUNDAI CON **MECÁNICAS HÍBRIDAS O COMPLETAMENTE ELÉCTRICAS**. ES UN TURISMO DE 5 PUERTAS, DISPONIBLE EN TRES VERSIONES: IONIQ HÍBRIDO, IONIQ ELÉCTRICO E IONIQ HÍBRIDO-ENCHUFABLE. EN **CESVIMAP** HEMOS ANALIZADO ESTA ÚLTIMA VERSIÓN

## Hyundai Ioniq

Por Rubén García Fernández



El Hyundai IONIQ comparte plataforma y partes de la mecánica con el KIA Niro, aunque este último tiene una carrocería con aspecto de *Crossover* en lugar de turismo. Por tamaño, el Hyundai IONIQ se sitúa entre sus hermanos i30 (4,34 m) y Elantra (4,57 m), al tener 4,47 metros de longitud.

Dependiendo del sistema de impulsión, la capacidad del maletero varía. Las versiones Híbrido-Enchufable y Eléctrico necesitan alojar una segunda batería en el piso del maletero, por lo que los 443 litros de capacidad de la versión híbrida se convierten en 350 para el IONIQ Eléctrico y en 341 para el IONIQ Híbrido-Enchufable. En la tabla quedan reflejadas las características más relevantes de cada versión.

### Identificación

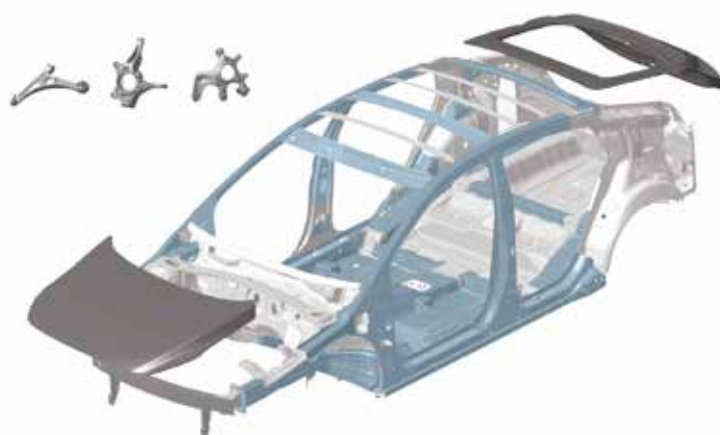
El vehículo se puede identificar con el número de bastidor y con la placa del fabricante. El primero se encuentra troquelado en el piso del habitáculo, en el lado del acompañante y en una pegatina bajo el parabrisas delantero, en su esquina inferior izquierda. La placa del fabricante está pegada en el pilar B izquierdo.

### Carrocería

Hyundai emplea en el IONIQ **aluminio y aceros de ultraalta resistencia** para la fabricación de su carrocería. El capó delantero, los brazos delanteros de suspensión, las manguetas delanteras, las manguetas traseras, la traviesa delantera y el portón posterior son de aluminio.



► Identificación del vehículo



► Carrocería del Hyundai Ioniq

La zona del habitáculo está construida empleando aceros de alta resistencia. Con esta manera inteligente de emplear el material adecuado en la zona correcta, Hyundai consigue que el IONIQ sea un vehículo que guarda el equilibrio entre ligereza y seguridad.

Su peso oscila entre 1445 y 1570 kg, y ha obtenido la máxima puntuación en el test de EuroNCAP: 5 estrellas.

Al tratarse de un vehículo que busca, al máximo, la eficiencia de su mecánica, debe ser ligero y ofrecer una resistencia aerodinámica lo más baja posible. Hyundai

### CARACTERÍSTICAS DE CADA VERSIÓN

	Hyundai IONIQ Híbrido	Hyundai IONIQ Híbrido-Enchufable	Hyundai IONIQ Eléctrico
<b>Motor térmico</b>	105 CV / 5700 rpm	105 CV / 5700 rpm	-
<b>Motor eléctrico</b>	44 CV	61 CV	120 CV
<b>Capacidad de baterías</b>	1,56 kWh	8,9 kWh	28 kWh
<b>Consumo de combustible</b>	3,4 l/100 km	1,4 l/100 km	-
<b>Autonomía eléctrica</b>	10 km	50 km	250 km



lo ha conseguido y su coeficiente de resistencia es muy bajo, de tan solo 0,24. Este coeficiente está a la altura del lujoso Tesla Model S o del Toyota Prius, que ya va por su tercera generación. Para ello, el IONIQ cuenta con una rejilla frontal activa, en el caso de las versiones híbridas. En el caso de la versión eléctrica, la parrilla frontal no dispone de aperturas. Esto consiste en unas aperturas móviles, situadas en la propia rejilla, que permiten, o no, el paso del aire al vano motor. Con este sistema, al permanecer cerradas, se reduce la resistencia aerodinámica y se abren o cierran en función de las necesidades de refrigeración del motor.

También cuenta con fondo plano y entradas de aire laterales para dirigir el flujo de aire hacia las ruedas delanteras y reducir turbulencias que aumentan la resistencia aerodinámica.

**Tecnología**

Tanto el híbrido como el híbrido enchufable se alimentan de un motor de gasolina GDi de 1.6 litros de ciclo Atkinson, que consigue una eficiencia térmica del 40%, valor bastante alto para un motor térmico. Este motor se combina con una caja de cambios automática de doble embrague y 6 relaciones, que otorga una experiencia de conducción ágil y dinámica, aunque se trate de un vehículo híbrido.



1. Rejilla frontal 2. Moldura rejilla superior 3. Aireadores activos



► Modos de conducción del vehículo: ECO y Sport

El motor eléctrico trabaja en paralelo, pudiendo mover el coche solo con el motor térmico, solo con el motor eléctrico, o con ambos a la vez.

Es el primer vehículo híbrido del mercado en equipar una batería de polímero de litio, con mejor densidad de energía que las de ion-litio. Dispone de dos modos de conducción: ECO y Sport. En función del modo seleccionado, desde la palanca de cambios, el comportamiento del IONIQ cambia y pueden apreciarse algunos cambios visuales en el cuadro de instrumentos, que es completamente digital.

Está disponible en tres acabados: Klass, Tecno y Style. En los cuales el equipamiento no es configurable y el último de los tres incluye todo el equipamiento opcional de serie.

Por supuesto, los elementos que trae el IONIQ como equipamiento son de lo más tecnológico, y algunos de ellos son: carga inalámbrica por inducción para teléfonos móviles, *Apple CarPlay*, *Android Auto*, sistema de navegación de 8" con *TOMTOM Services*, asientos con ventilación y calefacción, cámara de visión trasera, volante calefactable, receptor de radio digital DAB, etc.

## Seguridad

### Pasiva

Es uno de los coches más seguros en su segmento gracias a que posee 7 airbags

de serie. Dos airbags frontales, de rodilla para el conductor, dos airbags laterales delanteros y dos airbags de cortina. Los reposacabezas delanteros son activos, para minimizar las lesiones del coloquialmente conocido *whiplash* o latigazo cervical debido a una colisión por alcance.

### Activa

Todas los acabados y versiones del IONIQ equipan cámara frontal, en la luna parabrisas, radar, debajo del anagrama delantero, y dos sensores, ubicados bajo el paragolpes trasero. Con estos dispositivos, el vehículo dispone de los siguientes sistemas ADAS:

- Sistema de alerta de cambio involuntario de carril (LKAS): Combina el sistema de aviso de abandono involuntario de carril (LDW) y el sistema de ayuda al mantenimiento de carril (LKS)
- Sistema de detección de ángulo muerto (BSD): se detecta la proximidad de otros vehículos por la parte de atrás.
- Alerta de tráfico trasero (RCTA): emite una señal luminosa en los retrovisores al detectar vehículos próximos a la parte posterior del coche, ya sea circulando en vías de varios carriles o al salir marcha atrás de las plazas de aparcamiento.
- Sistema de frenado autónomo de emergencia (AEB): primero emite una



ES EL PRIMER VEHÍCULO HÍBRIDO DEL MERCADO

CON BATERÍA DE

POLÍMERO DE LITIO,

CON MEJOR DENSIDAD

DE ENERGÍA QUE LAS DE

ION-LITIO





▶ Antes del *crash test* delantero



▶ Después del *crash test* delantero



▶ Antes del *crash test* trasero



▶ Después del *crash test* trasero

El **HYUNDAI IONIQ** se ha sometido al **Crash Test RCAR** (Research Council for Automobile Repairs) en CESVIMAP

El **HYUNDAI IONIQ** ha superado el test de sistemas de seguridad y ayuda a la conducción (ADAS) en CESVIMAP

- Ayuda al arranque en pendiente (HAC): Evita el descenso del vehículo en una pendiente ascendente a la hora de iniciar la marcha.
- Control de crucero inteligente (SCC): mantiene una velocidad y distancia de seguridad con el vehículo precedente.

EN CESVIMAP, se han realizado pruebas de todos ellos y el vehículo ha reaccionado correctamente a casi todas las situaciones, actuando con antelación y avisando y/o evitando la colisión. Solo cuando se ha realizado el ensayo de frenado autónomo, para evitar la colisión con una moto, el vehículo no ha sido capaz de detectarla.

#### Crash test realizado en CESVIMAP

En CESVIMAP se realizan pruebas de impacto a velocidad controlada. Tanto en el *crash test* delantero como el *crash test* trasero se realiza a 15 km/h; el vehículo ha reportado unos resultados bastante buenos.

Cuando el vehículo ha sido impactado frontalmente, no se han visto afectados elementos estructurales, como pueden ser

los largueros delanteros. Se ha observado un excelente comportamiento por parte de la travesía delantera que, al estar fabricada en aluminio, absorbe de mejor manera la energía de impacto que si estuviese fabricada en acero.

En el *crash test* trasero el comportamiento ha sido similar. Únicamente se ha visto afectado el paragolpes trasero y la travesía trasera. Esta es de plástico reforzado con fibra, pero los absorbedores de impacto están fabricados en aluminio. Por tanto, ha conseguido un buen comportamiento sin haber afectado a ningún elemento estructural e incluso el faldón tampoco ha resultado dañado ■

PARA SABER MÁS

✉ Área de Carrocería  
carroceria@cesvimap.com

🌐 Hyundai  
www.hyundai.com/es/es

📖 Reparación de carrocerías de automóviles.  
CESVIMAP, 2008

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap