

TEST

Hyundai Kona Electric

Takhle ANO

Třetí elektromobil v číslu se nepasuje pouze do role městského vozítka. Dokáže totiž fungovat jako plnohodnotný vůz.

Když si vyberete verzi s 64kWh kapacitou baterií místo standardních 39,2, už můžete plánovat i delší výlety. Korejský elektromobil totiž podle WLTP slibuje zhruba 450kilometrový akční rádius, k němuž se bez větší námahy přiblíží i v běžném životě. Při plném nabití mi totiž na displeji palubního počítače svítil dojezd 469 km. A i navzdory teplejšímu počasí a zapnuté klimatizaci se toto číslo měnilo jen pomalu.

Jedinou výjimku představovalo několikahodinové stání venku pod stromy, kdy venkovní teploty ještě stále dosahovaly letních hodnot. Po probuzení totiž kona nepříjemně překvapila zhruba 40kilometrovým úbytkem způsobeným zřejmě nutností chladit Li-Pol akumulátor (většina konkurentů používá Li-ion). To se vám u konvenčních paliv stane málokdy. A když už, čerpací stanice je skoro na každém rohu a energii doplníte během několika minut. Kona Electric může

rychlonačejícím systémem CCS osat elektrinou výkonem až 72 kW, častěji ovšem narazíte na stanice s 50 kilowatty, které vám během chvíle dají desítky kilometrů dojezdu navíc. Pokud se však budete chovat hospodárně a vyvarujete se delších jízd či vyššího tempa, díky rekuperaci si přes týden vystačíte bez povinné návštěvy dobíjecího stojanu.

Elektrická kona totiž zvládne jezdit za 12 kWh na 100 km, což je vzhledem k velikosti opravdu parádní výsledek. Ostatně menší a lehčí BMW i3s si řeklo o trochu vyšší příděl. Pět set kilometrů se proto zdá docela reálných. Alespoň ve městě. Mimo ně velmi záleží na jízdním stylu. Výkon 150 kW totiž může svádět k dynamičtějšímu tempu. Subjektivní vnímání rychlosti je silnější než u běžných aut. Nápor síly je ovšem často nad možnosti předních kol, které se při prudším rozjezdu protočí. Nižší těžiště pomáhá zápasit s hmotností přes 1,7 tuny,

V rámci linie Ultimate dostanete standardně tepelné čerpadlo pro efektivnější chlazení a vytápění kabiny, které nepotřebuje tolik energie

podobně jako u dalších elektroaut (a těžších vozů obecně) ovšem počítejte s horším tlumením některých nerovností. Jinak ale Hyundai Kona Electric funguje skvěle a vlastně skoro jako normální vůz, takže největší překážku vidím v ceně. Méně vybavená linie Future stojí 1,1 milionu, špičkově vybavená Ultimate pak 1 279 990 Kč, tedy skoro o 800 tisíc víc než konvenční Kona 1.6 T-GDI/130 kW s pohonem všech kol a sedmistupňovou dvouspojkou.



Nejvyšší verze Ultimate má standardně jak navigaci, tak třeba ventilovaná přední sedadla



Proti základnímu provedení má verze Power o polovinu vyšší výkon, který bohatě dostačuje. Reálnou spotřebu stlačíte k 12 kWh na 100 km.

V porovnání s běžnými auty jsou elektrická auta stále nesmysl. Jsou dražší a méně praktická, konu nevyjímaje. V rámci elektromobilů ovšem patří kompaktní korejec k tomu nejlepšímu, co si můžete koupit. Vždyť více než 400kilometrový dojezd zatím umějí jenom tesly.

ZÁVĚR
Redaktor
ONDŘEJ ŠAMAL



Zavazadelník se proti běžnému Hyundaii Kona smrškl o necelých 30 litrů na 331 l, což není zrovna nejvyšší hodnota

- Velmi slušný reálný dojezd
- Na poměry elektroaut i příznivá cena
- Bohatá výbava
- Jednoduchá obsluha

- Konvenční auta jsou stále výrazně levnější
- Dojezd velmi citlivý na počasí i jízdni styl

HODNOCENÍ
★★★★★



Pokud nebudete koně příliš šlapat na krk, možná se přiblížíte i 500kilometrovému dojezdu