



Vždy dojede do cíle

Klíčky nám předal koncem listopadu ředitel Hyundai Motor Czech Martin Saitz

Malý crossover Hyundai Kona se začal prodávat v roce 2017 a přinesl do svého segmentu jednu zásadní novinku. Kromě běžných spalovacích verzí je totiž dostupný i jako elektromobil.

Kelektrifikaci Hyundai příliš nespěchal, první model v Evropě začal prodávat v roce 2016. Na rozdíl od ioniq má ale o rok novější kona základ v běžném spalovacím voze a stojí na platformě sdílené s malými modely, jako je Hyundai i20 nebo Kia Rio. Což by se mohlo jevit jako značná

nevýhoda, Korejcům se ale podařilo se postavit vůz s dojezdem rovnajícím se i mnohem dražším elektromobilům a v poměru dojezdu, výbavy a ceny nemá konkurenci. Díky vyšší stavbě karoserie se do podvozku vešla lithium-polymerová baterie o kapacitě 64 kWh, přední kola pohání motor o výkonu



Elektrické hyundaie umožňují nastavení rekuperace pádly pod volantem. Díky tomu lze jezdit i bez použití brzdového pedálu, rekuperace se vždy nastaví na požadovaný účinek, podržení levého pádla vůz zcela zastaví a nechá jej stát s funkcí Auto hold.

Sdružené přístroje před řidičem mají velmi jednoduchou, ale také přehlednou grafiku, snadno se pohybuje mezi jednotlivými menu. Styl zobrazení se liší dle zvoleného jízdního režimu. Nejdůležitější informace se navíc promítají na průhledovém displeji přímo v zorném poli řidiče.



Zvolená barevná kombinace nepatří k nejpohlednějším, světlý interiér kony ale působí vzdušně



Ve verzi Ultimate je kona bohatě vybaveným autem včetně například ventilace sedaček a vyhřívání volantu. Tlačítko Drive mode slouží k výběru jízdních režimů.

150 kW, což z elektrické varianty dělá vůbec nejsilnější konu.

Právě tento vůz, pojmenovaný po jednom z okresů ostrova Havaj, v naší garáži nahradil Renault Zoe, historicky první elektrické vozidlo v dlouhodobém testu Světa motorů. A zatímco Francouz byl ryze městským modelem, který neměl ambice podívat se dále do regionů, Korejec již díky podstatně vyššímu dojezdu zvládá i delší výlety. Můžeme se tak blíže seznámit s nabíjecí infrastrukturou i mimo hlavní město a vyzkoušet, jestli jsou vozy s baterkami vhodné i na delší přejezdy.

Volba padla na vrcholný Hyundai Kona Electric s přídomkem Power, tedy silnější variantu se 150kW motorem a 64kWh baterií. Kromě té totiž existuje ještě základní varianta Eco, která dostala menší akumulátor o kapacitě 39,2 kWh a slabší motor se 100 kW výkonem. Vzhledem k malému cenovému rozdílu ale tvoří většinu prodejů model Power. S výbavou to bylo podobně snadné, jsou totiž jen dvě úrovně, přičemž zvolená Ultimate už kromě barvy neumožňuje žádné příplatky. Není ostatně třeba, „ultimátní“ kona už má



Zvuk motoru, stabilizační systém i udržování v jízdním pruhu lze snadno vypnout tlačítky pod volantem

Volně stojící displej multimediálního systému zobrazuje plno dodatečných informací o pohonu, například historii jízdy se spotřebou, časy potřebné k nabití vozu dle typu nabíječky, mapu nabíječek v okolí atd.

INZERCE

CENA A VÝBAVA

Nová doba

Vybrat konkurenci pro Hyundai Kona Power není snadné, opravdu vyrovnaných konkurentů totiž moc není. Vlastně jen dva, oba od Kie, oba podobně drahé a především využívající totožnou techniku s konou. U elektromobilů už ale nemá výkon motoru takový význam, jako tomu je u spalovacích motorů. Vzhledem k okamžitému přenosu točivého momentu a omezené maximální rychlosti dokážou vozy s výkonem 100 kW i 150 kW jezdit velmi podobně. Podstatnější je tak kapacita baterie, kde se kromě kie více přibližuje jen Nissan Leaf e+, ten ale není SUV. Do srovnání jsme proto vybrali Peugeot e-2008, s menším výkonem i baterií, ale srovnatelnými fyzickými rozměry. Ten sice nedojezdí na jedno nabití tak daleko jako kona, přináší ale prostornou karoserii typu SUV za podstatně nižší cenu. Nabízí se srovnání peugeotu s levnější Konou Eco za 899 990 Kč, která kombinuje motor o výkonu 100 kW s baterií o kapacitě 39,2 kWh, cenový rozdíl za 50 % více výkonu a 63 % více baterie Kony Power je jen 140 000 Kč a menší kona tím prakticky postrádá smysl.

Pohled na cenu elektrické Kony Power může být pro mnohé šokem. Malé SUV sdílející karoserii se spalovací verzí, která se dá koupit už za 369 990 Kč, začíná ve výkonnější verzi nad milionem. Omlouvá si to největší baterií v segmentu, a tedy i nejvyšším dojezdem, a také bohatou výbavou. Vyhřívání sedaček, displej před řidičem, spousta asistenčních systémů, bezklíčový vstup a automatická klimatizace jsou standardem, v nejvyšší výbavě Ultimate, zahrnující veškerou dostupnou výbavu, a tedy bez nutnosti dalších příplateků, umí i ventilaci sedaček či průhledový displej.

Základní ceny konkurentů

Kia e-Niro/150 kW Executive	1 249 980 Kč
Kia e-Soul/150 kW Executive	1 149 980 Kč
Peugeot e-2008/100 kW e-GT	925 000 Kč
DS3 Crossback E-Tense/100 kW Grand Chic	1 075 000 Kč
Nissan Leaf e+/160 kW Tekna	1 200 000 Kč

Požizovací náklady

	Peugeot e-2008	Hyundai Kona Electric Power
Základní cena	840 000 Kč (e-Allure)	1 104 990 Kč (Future)
Cena verze Světa motorů	840 000 Kč (e-Allure)	1 104 990 Kč (Future)
Výbava verze Světa motorů	Čelní a boční airbagy, rádio, výškově nastavitelný volant nebo sedadlo řidiče, centrální zamykání, manuální klimatizace, elektrické ovládání předních oken.	
VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ		
Bezklíčové startování	✓	✓
Vyhřívání přední sedačky	6000	✓
Metalíza	✓ (oranžová Fusion)	✓ (šedá Galactic)
Rozpoznávání dopravního značení	✓	✓
Panoramatické střešní okno	30 000	✗
Porovnávací cen	840 000 Kč (100%)	1 104 990 Kč (o 32% horší)
Známka*	1,00	2,50

*Známka za cenu, výbavu a servisní náklady.

Náhradní díly

Světlo/zadní sdružená svítidla (Kč)	21 354/5135
Přední/zadní nárazník (Kč)	8603/5456
Přední blatník (Kč)	4809
Čelní sklo (Kč)	12 355
Přední brzdové destičky (Kč)	2516
Cena práce v servisu (Kč)	1068
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km (Kč/hod.)	23 645
Záruky: celý vůz/lak/neporez. karoserie/baterie (Kč)	5/5/12/8 (nebo 160 000 km)

Orientační ceny, skutečná částka se může v jednotlivých autorizovaných servisech lišit

Zdroj: údaje výrobce

Ceny a výbavy

	Future	Ultimate
Eco 100 kW/39,2 kWh	899 900 Kč	-
Power 150 kW/64kWh	1 104 990 Kč	1 279 990 Kč

SÉRIOVÁ VÝBAVA

Future

Šest airbagů • elektrická parkovací brzda • asistent pro vedení vozu v jízdních pružích • asistent rozjezdu do kopce • stabilizační systém VSM včetně protipokluzového systému TCS • výškově nastavitelné sedadlo řidiče a elektrická bederní opěrka • vyhřívání předních sedadel a volantu • kůží potažený volant • přístrojový panel Supervision se 7" barevným displejem TFT • elektricky ovládaná a vyhřívána vnější zpětná zrcátka • inteligentní klíč a startování tlačítkem • automatická klimatizace s funkcí auto. odmlžování • monitorování tlaku v pneumatikách • adaptivní tempomat s omezovačem rychlosti • zadní parkovací senzory a parkovací kamera • automatické světlomety se světelným senzorem • asymetricky dělená, sklopná zadní sedadla 60:40 • integrovaný audio systém se 7" dotykovým displejem s funkcí Android Auto a Apple CarPlay • ovládání audiosystému na volantu • střešní ližiny • dobíjecí kabel na střídací proud s koncovkami Type 2

Ultimate (navíc proti Future)

Aktivní asistent pro vedení vozu v pružích LFA • anatomicky tvarovaná kožená sedadla • ventilovaná přední sedadla, vyhřívání zadní sedadla • autonomní nouzové brzdění FCA • sledování mrtvého úhlu BCW • 10,5kW třífázová palubní nabíječka • integrovaná navigace s 10,25" dotykovým displejem a funkcí Android Auto a Apple CarPlay • bezdrátové nabíjení mobilních telefonů • průhledový displej před řidičem

TESTOVANÝ VŮZ: KONA POWER 150 KW/64 KWH ULTIMATE + NÁSLEDUJÍCÍ PŘÍPLATKY

Základní cena vozu v době objednání 1 279 990 Kč + metalická barva Ceramic Blue a střeška Chalk White 36 900 Kč

Cena testovaného vozu

1 316 890 Kč



Allianz

Povinné ručení a havarijní pojištění

	Komfort	Plus	Extra	Max
Hyundai Kona Power (150 kW)	od 109 Kč/měsíc	od 176 Kč/měsíc	od 236 Kč/měsíc	od 518 Kč/měsíc

Dříve autorádia, dneska třeba i baterie. Pořád je co ukrást.

Co aktuálně parkuje v garáži Světa motorů

Seat Tarraco 2.0 TDI 4WD Excellence

Redakční SUV s úsporným motorem je u nás už přes půl roku, stalo se oblíbeným společníkem na dlouhé cesty a stále nás udivuje obrovskou nabídkou místa, zejména na zadních sedačkách.



Peugeot 508 SW 2.0 BlueHDi GT Line

Nejpohlednější vůz v naší garáži stále přitahuje pohledy všude, kde se objeví. Oblíbili jsme si ho především pro delší cesty, díky kombinaci úsporného motoru a velmi komfortního podvozku, což dokáže přebít i menší nabídku místa.



Fiat Tipo Kombi 1.4 T-Jet

Opak zbývající dlouhodobé trojice, v Turecku vyráběný levný fiat, který si nehraje na nic více. Jednoduchou techniku balí do pohledného a na Italy netradičně konvenčního kabátu. Také díky tomu si ale získal naše sympatie.



Přední i zadní sedačky jsou pohodlné i na delších cestách, vzadu mají i vyšší cestující dostatek místa na nohy i na hlavu



Klimatizace může fungovat i jen pro samotného řidiče, aby se ušetřila energie

Nejužitečnější odkládací místo se ukrývá přímo ve středovém tunelu, je v něm další USB pro nabíjení a spousta prostoru



i více, než co takové auto potřebuje. Konu jsme si vyzvedli koncem listopadu a dosud jsme s ním zvládli ujet více než 10 000 kilometrů.

Jeová

Po uvedení si kona vysloužila chválu za originální vzhled, na silnicích stále vyčnívá z davu. Tenké proužky denního svícení propojené chromovanou linkou dodávají crossoveru odhodlaný výraz, typicky rozdělené světlometry se zrcadlí i na hezké zádi. Od výchozího modelu s velkou rozdělenou maskou se elektrická varianta značně odlišuje. Především o masku úplně přišla a nahradila ji jednolitou plochou, opticky rozbitou výřezy. A nově se v předě ukrývá i také konektory pro nabíjení, přístupné po odklopení malých dvířek. Na ty

stačí zatlačit, není potřeba hledat tlačítko. I elektrické vozy potřebují chladit, zde ale zcela postačuje menší průdech ve spodní části kompletně změněného nárazníku. Ubylo i černého plastu, kterým se spalovací kona hlásí k SUV. Elektrická se prezentuje spíše jako ryze silniční vozidlo, což ostatně potvrzuje pohled na světlou výšku 158 mm, srovnatelnou s běžnými vozy.

Ta naše dostala dvoubarevné schéma, kombinující bleděmodrou metalízu s bílou střechou. Působí ekologicky, pro elektrickou konu je to nejčastější barva, ale bohužel jí nesluší tolik jako tradičnější a pastelovější odstíny z palety konfigurátoru. Velmi podobné dvoubarevné schéma pokračuje v interiéru, kde naopak převažuje bílá s modrým pruhem táhnoucím se od dveří přes

celou palubní desku. A opět jinak velmi povedenému vnitřku na krásu moc nepřidává. Působí až trochu lacině, i když oceňujeme vzdušnost světlé kabiny ve srovnání s tradičnější tmavou.

Rozložení s volně stojícím displejem multimediálního systému na vrchu palubní desky odpovídá novějším modelům korejské značky. Naštěstí zůstává spousta tlačítek, automatická klimatizace se ovládá vlastním panelem a vše je hezky po ruce. Podobně se povedly i odkládací prostory. Zejména ten ve středovém tunelu je opravdu velký a skvěle přístupný, k tomu spousta místa v loketní operce. Příjemná je také možnost zapojit mobil do USB a zavřít jej do přihrádky před držákem nápojů na středovém tunelu.

Jedním z mýtů o elektromobilech, které naše kona vyvrací, je špatné topení. Tady je tomu přesně naopak, topení má velmi rychlý nástup, rychle vyhřeje celé auto, a navíc si ani

Hyundai Kona Power a vybraní konkurenti: základní údaje výrobce

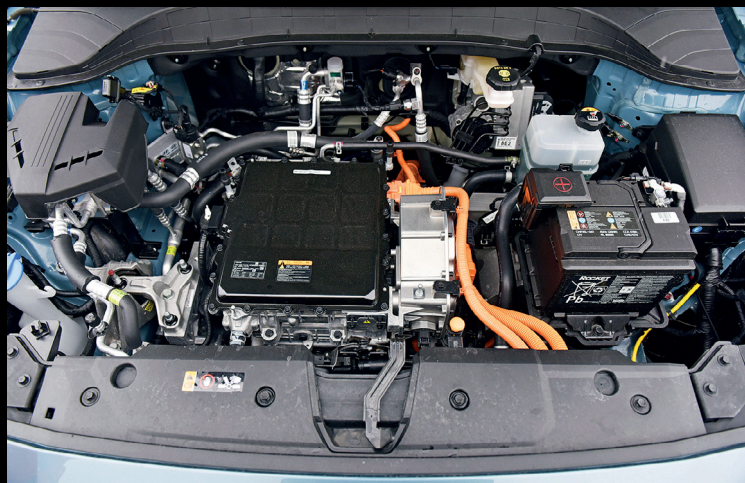


	Hyundai Kona Electric Power (2020)	Peugeot e-2008 e-GT	Kia e-Niro	Nissan Leaf e+	Kia e-Soul
Motor, ventilový rozvod	Synchronní s permanentním magnetem	Synchronní s permanentním magnetem	Synchronní s permanentním magnetem	Synchronní s permanentním magnetem	Synchronní s permanentním magnetem
Nejvyšší výkon (kW)	150	100	150	160	150
Nejvyšší točivý moment (Nm)	395	260	395	340	395
Kapacita baterie (kWh)	64	50	64	62	64
Dojezd (WLTP) (km)	484	310	455	385	452
Délka x šířka x výška (mm)	4180 x 1800 x 1555	4300 x 1815 x 1530	4375 x 1805 x 1560	4490 x 1788 x 1545	4195 x 1800 x 1605
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2600, 1564/1575	2605, 1550/1550	2700, 1576/1585	2700, 1530/1545	2600, 1565/1575
Standardní pneumatiky	215/55 R17	215/60 R17	215/55 R17	215/50 R17	215/55 R17
Provozní/užitečná hmotnost (kg)	1760/410	1623/407	1812/418	1707/433	1757/423
Nejvyšší hmotnost nebrzděného/brzděného přívěsu (kg)	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Objem zavazadlového prostoru základní/maximální (l)	332/1114	434/1467	451/1405	420/1161	315/1339
Nejvyšší rychlost (km/h)	167	150	167	157	167
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	7,6	8,5	7,8	6,9	7,9
Spotřeba paliva (WLTP) (kWh/100 km)	15,4	15,3	15,7	18,5	15,7
Palubní nabíječka/rychlónabíjení (kW)	11/77	11/100	7,2/77	6,6/50	7,2/77

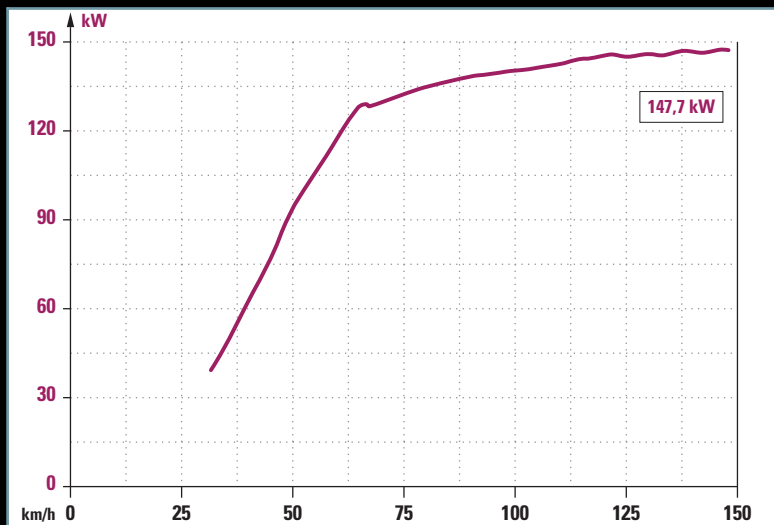
Měření na válcové zkušebně



Naměřit na válcové zkušebně auto jako kona není až tak snadný úkol. S vypnutým stabilizačním systémem ESP má auto i na zkušebně problém s trakcí a prokluzuje, naměřit se podařilo až na třetí pokus. A musíme se obejít bez točivého momentu, standardním způsobem naměřit nejde a mobilní aplikace, využívající port OBD2 a připojení bluetooth, odmítla spolupracovat. Naměřený výkon je o 2,3 kW nižší než údaj výrobce, což ale můžeme přičíst také faktu, že baterie nebyla nabitá do 100 %. Průběh výkonu je pro synchronní elektromotor s permanentními magnety typický rychlý nárůst výkonu, maxima dosahuje někde kolem dvou třetin celkových otáček.



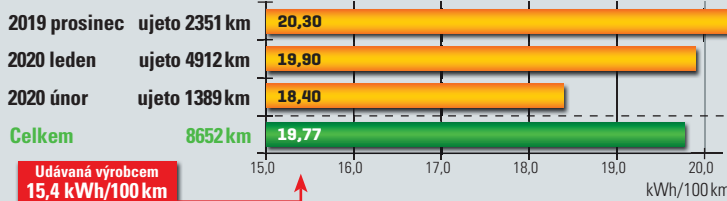
Pod přední kapotou se ukrývá kromě palubní nabíječky, měniče a spousty oranžových kabelů také běžná 12V baterie pro napájení palubních systémů



nevezme nějak podstatnou porci kilometrů z dojezdu. Všechny kony mají navíc jako standard vyhřívání sedáček i volantu se zanedbatelným vlivem na spotřebu energie.

Výbava je obecně u vrcholné verze špičková. Zamlouvá se nám například průhledový displej před řidičem, který umožňuje sledovat důležité údaje přímo přes okno. Povedený je rovněž

Spotřeba Hyundai Kona



Řazení tlačítky se nám příliš nezamlouvá, hlavně při potřebě rychlého přeřazení zpátečky





Tomáš Hadač

Zpočátku jsem se trochu (více) bál, jak delší trasy do mého bydliště na sever Čech kona zvládne. Notabene v zimních měsících, kdy

po spuštění vyhřívání interiéru dojezd u elektromobilů rapidně klesá. Pár cest jsem pro sichr raději absolvoval značně nabalený po bývalých zkušenostech. Největší zástupce Hyundai je na baterky však i po zapnutí topení měl po úplném dobití vydržet na solidních 300 kilometrech.

Leoš Káňa



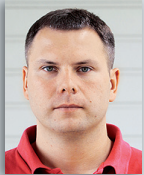
Dlouhodobá kona postupně mění můj pohled na elektrická auta. Plynulé popojíždění po městě zvládá na jedničku, a navíc si troufne i na delší cesty. Má nejen velmi slušný dojezd a při vysokých rychlostech je patřičně pohodlná. Bohužel opět narážíme na logistiku. Velké baterie už potřebují rychlonabíječku na stejnosměrný proud. Takže když se snažíme konu co nejčastěji využívat, ztrácíme spoustu času hledáním dobíječek, čekáním u nich nebo cestou k nim a od nich. Za to ale elektrická kona nemůže, ta jezdí výborně.



Petr Slováček

S elektrickými auty přicházejí i některé nové způsoby ovládání, na které si zatím nejsem schopen zvyknout – u kony je to volba směru jízdy vpřed nebo vzad tlačítky, která mi ne a ne přejít do krve. Není to tak intuitivní a nahmatatelné poslepu jako obvyklá páčka nebo otočné kolečko. Pokaždé když si do auta sednu, znovu hledám, jak se rozjet. Jinak se ale elektrická kona nijak zásadně neliší od běžného modelu a má to proti starším elektromobilům jednu výhodu – nemusíme při reportážích pořádkem dokola vysvětlovat, čím jsme to vlastně přijeli.

Jiří Baborský



U většiny dosud testovaných elektromobilů s reálným dojezdem řekneme 200 až 250 km jsem se cítil neustále pod tlakem. Sledoval jsem rychle ubývající dojezd a pořád počítal, kam všude ještě potřebuji dojet a jestli to zvládnou. Kona je jiná. Tři stovky kilometrů ujela i v mrazech, a jakmile se oteplilo nad 10 °C, zvládá na nabití hodně přes 400 km. Když ji v pondělí nabijí doplna, vystačí mi po Praze a okolí celý týden a naučil jsem se dojezd neřešit. Občas ji přikrmím z běžné zásuvky v garáži a k rychlému nabíjecímu stojanu kolikrát nezavítám i pár týdnů. Je to první elektromobil, ve kterém se nestresuji dojezdem, nicméně svobodu doplnit bleskově energii jako u auta se spalovacím motorem pořád nenabízí a na delší cesty dál radši sáhnou po klasice. Co kdyby náhodou...



S našim vozem jsme se vydali také do Nošovic, kde právě začala lokální výroba elektrické kony. Ta česká se od korejské liší jiným dodavatelem baterií, LG Chem byl nahrazen články od SK Innovations. Díky novým pneu a změnám na zadní nápravě má navíc o 35 km vyšší dojezd (484 km) a baterie se s novou 11 kW palubní nabíječkou dobije rychleji (původně 7,2 kW).

multimediální systém, kde se zobrazuje i historie všech jízd s průměrnou spotřebou. V současnosti prodávané kony už navíc mají i zabudovanou kartu SIM, a tedy možnost vzdáleného ovládání některých funkcí (klimatizace, topení). Naše je však ještě z minulého modelového roku a stále využívá starší systém.

Kdo se to předvádí?

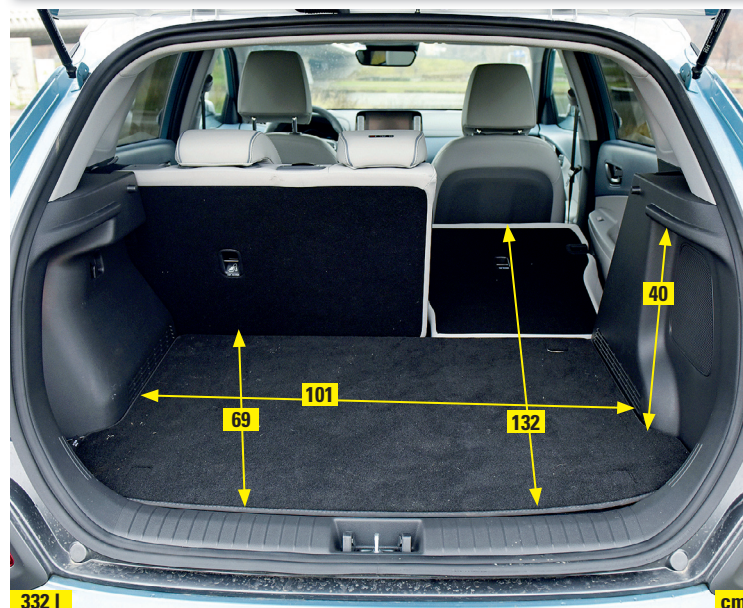
První reakce při jízdě s konou je vždy stejná – nadšení z toho, jak úžasně zrychluje. Kopanec následující sešlápnutí pedálu je opravdu silný, Hyundai se vůbec neobtěžoval s napodobováním chování spalovacích motorů, jak je poslední dobou u elektromobilů v módě. Nami naměřené zrychlení z nuly na sto za 7,1 sekundy je dokonce ještě o 0,5 sekundy lepší, než udává výrobce. Kona tak má ryze elektrický projev, vedoucí na zimních nokiánech až příliš často k protažení kol na místě. Především když naprší, je potřeba plynový pedál stlačit opravdu lehce. Jinak následuje charakteristický vysoký zvuk gumy drhnoucí o asfalt, a hned poté pohledy celé ulice zjišťující, kdo se to tady zase předvádí. V tomto mají tedy podstatnou výhodu elektromobily s pohonem zadních, nebo ideálně všech kol.

Samozřejmě pokud se řidič trochu snaží, problém to není, kona ale absolutně bezprostřednosti svádí k ostřejší jízdě. Zejména ve městě oceňujeme schopnosti malého crossoveru. Reakce na sešlápnutí plynu je okamžitá i ve vyšších rychlostech, auto má vždy dostatek pružnosti a působí jako prodloužení řidičovy nohy. Vždy je tady ale možnost zvolit režim Eco, který zvolní reakce plynového

Naměřené hodnoty (měřeno při 70 % kapacity baterie)

Pružnost 60-100 km/h; 80-120 km/h	(s)	3,6;4,6
Zrychlení 0-100 km/h	(s)	7,1
Maximální rychlost	(km/h)	172
Brzdná dráha z rychlosti 100 km/h	(m)	42,6
Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h	(km/h)	44,9/85,2/125,3

K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01.





Nabíjecí konektory Mennekes a CCS Combo jsou ukryty pod dvířky v masce

Elektrické kony mají zvláštní aerodynamický design disků. Přední pneumatiky se pravděpodobně opotřebují rychleji než na spalovacích vozech.



pedálu, což navíc pomůže ke snížení spotřeby.

Další schopnost, na kterou jsme si museli zvyknout, je rekuperace nastavitelná malými pádly pod volantem. Na výběr je z pěti úrovní, přičemž pod nulou se ukrývá běžné plachtění, na čtyřku už kona razantně brzdí. Pokud se levé pádlo přidrží, auto se úplně zastaví, a navíc zůstane stát, není potřeba držet brzdou jako při zastavení brzdovým pedálem.

Ani přítomnost 450kg těžké baterie neznamená ztrátu komfortu, kona se přes nerovnosti přenáší bez výrazného mlácení a v zatáčkách se moc nenaklání. Na rozbitých cestách či kostkách v centru Prahy se ale občas nehezký natřásá a šku-be. Tvrdší podvozek s víceprvkovým zavěšením vzadu umožňuje rychlé průlety zatáčkami, řízení je ale příliš lehké a není v něm moc citu, na sportovní jízdu to prostě není vhodný stroj. Navíc se musíme vypořádat s nedotáčivostí, častým nedu- hem elektromobilů s pohonem předních kol. Na rozdíl od konkurence se ale hyundai od nedotáčivého smyku na suché vozovce nedostane až tak lehce.

Díky homologaci před rokem 2020 umí korejská kona jezdit pomalu stále úplně potíchu, dnes už povinný zvuk vydávaný pod 30 km/h se dá snadno vypnout tlačítkem napravo pod volan- tem. Vzhledem k tomu, že v kabině není moc slyšet, to ale stejně nedělá- me. Kdy naopak s hlukem v kabině problém máme, je při rychlostech nad 120 km/h. To se v interiéru rozléhá nečekaně silný aerodynamický hluk od předních sloupků a také od pneu- matik, zejména na hrubším asfaltu, při takové jízdě kona patří k hlučnějším elektromobilům.

Na dojezd už nemyslíme

Nejčastější otázka, kterou nám dávají další elektromobilisté při čekání u stoja- nu, směřuje na dojezd. Kona už od po- čátku překvapuje tím, kolik zvládne ujet nabitá. V teple není problém kolem 450 kilometrů. Když mrzne, je číslo asi o 100km nižší. Samozřejmě vše velmi záleží na stylu jízdě a nejlepších výsled- ků dosáhne v létě ve městě, s klidným řidičem za volantem, kdy může kona atakovat i hranici 500 kilometrů. Prů- měrná spotřeba v letošní nepříliš zimní Praze se pohybuje kolem 17-18 kWh, což při běžném denním nájezdu kolem



Rozdělené světlomety na obou koncích dodávají koně odvážnější vzhled, na rozdíl od spalovací verze více šetří černými plasty

50km znamená nabíjení jen jednou týd- ně. To zvládne střídavá domácí nabíječka se 380 V a pojistkou 32 A za 10 hodin, klasický stojan ČEZ se stejnosměrným 50kW rychlonabíjením asi za dvě hodiny do plné kapacity. Strach z nedostatku do- jezdu pro nás v podstatě přestal existovat a ukazatel zbývajících kilometrů už ani nesledujeme. Ten je přítom v hyundaii nastaven velmi přesně a vždy odpoví- dá reálně ujeté vzdálenosti. Což je fakt umožňující využívat baterii až do velmi nízké úrovně nabití. Vždy totiž víme, kolik kilometrů si ještě můžeme reálně dovolit. Kona Power se ale nebojí ani

delších cest, což jsme měli vícekrát mož- nost si ověřit na vlastní kůži, například při několika cestách do Ostravy. Typickým problémem mnoha elektromobilů je ob- rovská spotřeba na dálnici, pokud se tedy neplazíme v pravém pruhu za kamionem. Kona si ale i při běžné jízdě rychlostí 130 km/h se zapnutým topením řekne asi o 19-20 kWh, pořád tedy spolehlivě ujede přes 300 kilometrů. Běžná zimní cesta z Prahy do Ostravy přes Pardubice při výjezdu s nabitou baterií si tedy vy- stačí s asi patnáctiminutovou přestávkou na nabíječce po cestě (+70km dojezdu) a do Ostravy dorazí se stále komfortní

rezervou. Ta je občas potřeba, přibývající elektromobily znamenají častější fronty před nabíječkami, a navíc se stále setká- váme s výpadky veřejných stojanů.

Tři měsíce s konou nás přesvědčují, že elektromobily mohou být použitelné i mimo město a bez neustálého hledá- ní nabíječek. Navíc díky svižné reak- ci na plyn opravdu nepatří mezi brzdy provozu. Naopak může být jízda malým elektrickým crossoverem zábavná. I přes bohatou výbavu a příjemné jízdní vlast- nosti tu ale zůstává vysoká cena, která bude nadále hlavním limitem většího roz- šíření jinak velmi povedeného vozu. ●

