



**Honda
e:Ny1**

Výkon 150 kW
Cena od 1 164 706 Kč



Honda e:Ny1 versus Hyundai Kona Electric

PRAKTICKÁ ELEKTŘINA

Cesta k elektromobilu může být různá. Některé hrají silně na city, ale s užitkovostí jsou na štíru. Příkladem může být Fiat 500e, Mini Cooper SE či Honda e, jiné se však snaží nalákat zákazníky také na praktickou stránku věci. Příkladem může být testovaná dvojice.

Hned na úvod si musíme říci, že testovaná Honda s poněkud krkolomným názvem e:Ny1 zatím není na českém trhu k dispozici. Všechny ceny, ať už auta samotného, nebo položek výbavy, jsou přepočtem z německých cen při aktuálním kurzu eura vůči koruně v době psaní článku. Pro Hondu je tohle auto teprve druhým elektromobilem. Malinká a sty-



**Hyundai Kona
Elektro Power 65,4 kWh
Czech Edition**

Výkon **160 kW**
Cena od **1 279 990 Kč**

lová Honda e sice úžasně jezdí, avšak s dojezdem ani ne 200 km na jedno nabití moc praktická není. A to nemluvíme o prostornosti a podobně. Navíc v současnosti ji u nás nekoupíte. Čili mimo jiné to znamená, že české Honda nemá v tuhle chvíli v nabídce žádný nový elektromobil. Na první pohled e:Ny1 svými tvary připomíná současné HR-V, což byl

údajně záměr tvůrců. Sice bychom mohli říci, že jde o elektrickou verzi „háervéčka“, ovšem tak jednoduché to není. Pokud má být elektromobil opravdu dobrý, musejí jeho tvůrci jeho techniku elektrické přizpůsobit.

A zatímco Honda e má hnací jednotku uloženou napříč před poháněnou zadní víceprvkovou nápravou, tedy koncepci

Modernu u obou testovaných aut ukazuje například design přídě, jenž je dost futuristický

nejsportovnějších aut, šlo se u e:Ny1 jinou cestou. Cílem tvůrců bylo zajistit hlavně velmi dobrou užitnou hodnotu. A tedy uvést na trh auto, které zaujme spíše rodinně orientované zákazníky.

Od základu elektrická

Elektrická novinka je postavena na nově vyvinuté architektuře e: N ►



Zejména z bočního profilu se e:NY1 dost podobá nové Hondě HR-V. Je to záměr tvůrců.

Architecture F pro bateriová vozidla se zvýšenou torzní tuhostí skeletu. 47 procent jeho hmotnosti představují vysokopevnostní ocelové plechy. Hnací jednotka čítající elektromotor s reduktorem je v tomto případě uložena vpředu napříč, a tedy pohání přední

kola. Zavěšení zadních kol si proto vystačí s torzně poddajnou příčkou. Motor se chlubí nejvyšším výkonem 150 kW a maximem točivého momentu 310 N.m. Tabulka technických údajů ale uvádí ještě trvalý nebo také jmenovitý výkon, který je v případě Hondy

60 kW. Jedná se o výkon, který může motor poskytovat po dlouhou dobu, aniž by došlo k jeho poškození.

Současná kona je druhou generací modelu, nabízenou od prosince 2022. Na rozdíl od porovnávané hony, která je nabízena výhradně s elektrickým po-





HONDA e:Ny1

První elektrické SUV od Hondy vyniká moderním interiérem ①. Dobře tvarovaná a rozměrná přední sedadla mají kupodivu spíše měkčí výplně ②. Prostornost i úroveň sezení vzadu jsou velmi dobré ③.



honem, můžete mít konu nejen coby elektroauto, ale také s hybridním pohonem nebo pouze zážehovým motorem, a sice litrem a 1.6 T-GDI. Pouze diesel už není ve druhé generaci k dispozici. Oproti předchůdci je současně vydán o 150 mm delší, přičemž rozvor náprav



Konektory pro připojení vozu k nabíjení jsou schovány v přední masce ④. Vnější kliky druhého páru dveří jsou rafinovaně ukryty ve sloupku C, podobně jako kdysi u Alfy Romeo 156 ⑤.



se natáhl o 61 mm. Díky tomu je zejména ve druhé řadě více místa než u předchůdce. Jak si ale kona povede v prostornosti ve srovnání s Hondou e:Ny1.

Prostorná jsou obě auta. Při přímém srovnání má ale korejský zástupce z české (pardon, spíš moravské) kotliny lehce navrch. A to jak vpředu, tak také vzadu. Jedním z důvodů je o něco delší rozvor náprav, který u kony činí 2660 mm, kdežto u japonského soupeře jen 2607 mm. Kona ale hondu poráží také úrovní sedadel, když nabízí lepší komfort sezení. Klíčem k úspěchu jsou tvrdší výplně sedáků kony, které tak působí skoro německy. Honda vsadila na měkčí sedadla. Díky nim je z nich lepší dojem při usednutí, ale při delší cestě už to tak slavné není. Sedadla hondy se tak tuhostí podobají někdejší francouzské škole. Boční vedení stejně jako délka sedáků a opěradel jsou u obou soupeřů podobné.

Kona je z Česka

Srovnání zavazadelníků vyznívá lépe pro konu. Základní objem 466 litrů je o téměř sto litrů větší, než kolik pojme zavazadelník hondy. Ještě větší rozdíl ve prospěch hyundaie panuje po zvětšení zavazadelníku. Obě auta mají rovnou ložnou plochu. Ta je u hondy o 20 mm delší. A pozor, kufr je o deset milimetrů vyšší. Ve všem ostatním ale kraluje kona.

Jak už jsme předdeslali, Hondu e:Ny1 si u nás zatím nekoupíte. Prohlídka německých stránek Hondy ukazuje, že tamní nabídka čítá dvě výbavové úrovně. Základní testovaná se jmenuje prostě a jen e:Ny1. Vyšší verze má navíc přídomek Advance Paket. Cenový rozdíl je 3900 eur. Vzhledem k velmi bohaté standardní výbavě nás v případě testované hondy nic moc nenapadá, co se dalo ještě pořídit za příplatek. V rámci Advance Paket je navíc například kamera se zorným úhlem 360 stupňů nebo vyhřívaný volant. V nabídce je pět barev karoserie a dva barevné odstíny interiéru – černý a světlý.

Nová kona je na českém trhu k dispozici s několika pohony, my se však budeme držet elektrické verze. V jejím případě můžete vybírat ze dvou výkonových verzí – Eco 48,4 kWh s výkonem elektromotoru 114 kW začíná ve výbavě Smart 989 990 korun. Je to jediná nová elektrická kona s cenou pod milion.

Výkonnější testovaná varianta Power 65,4 kWh s motorem o výkonu 160 kW startuje na částce 1 129 990 korun. My jsme však pro porovnání zvolili výbavu Czech Edition, která je dostupná také v méně výkonné verzi. Právě ta bude dle našeho názoru u nás nejžádanější. Vrcholnou výbavou je v obou výkonových verzích Style. ▶



Kona si hraje na svalovce, což je dobře viditelné hlavně z bočního profilu. Jde o výrazně vystouplé blatníky.

Ani Korejci nešukdlí na standardním vybavení, které je i v tomhle případě velmi bohaté. Oproti Hondě ale máte větší pole působnosti v otázce individualizace, byť zázraky nečekejte. V tomhle jsou evropské automobilky na zcela jiné úrovni, na druhou stranu

zpravidla nenabízejí tak bohatou výbavu v základní ceně.

Se stopkami

Obě testovaná auta mají elektrický pohon uložený vpředu napříč, a tedy je pohánějí přední kola. Honda je se 150

kW o deset kilowattů slabší, zároveň je ale s pohotovostní hmotností 1662 kW o něco lehčí (kona váží 1755 kg). U kony tak výkonová hmotnost vychází na 10,97 kW na kilowatt, v případě elektrické hony je tenhle poměr 11,08 kg na kilowatt. Z toho můžeme usuzovat,





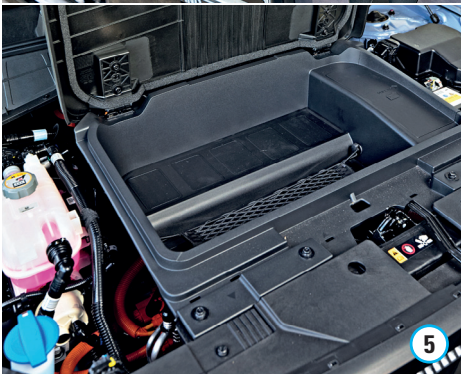
HYUNDAI KONA ELEKTRO

Kabina kony je moderní a funkční, ale trochu nepřehledná. Jde zejména o množství stejných tlačítek ①. Přední sedadla jsou tužší s těmi v hondě. Všimněte si možnosti elektricky prodloužit sedák ②. Vzadu je podobně místa jako v konkurentovi ③.



že lepší dynamiku v přímce nabídne korejský zástupce.

Jenže měření ukázalo zajímavé rozdíly. Kona se z klidu na rychlost 100 km/h rozjela za osm sekund, honda na to potřebovala o dvě desetiny kratší čas. Na 130 km/h ale už byl rychlejší korej-



Také u kony je nabíjecí zásuvka ukrytá v přední masce ④. Motor je sice vpředu, jenže po otevření přední kapoty vidíte jen praktický odkládací prostor ⑤.

ský zástupce, stejně tak na 160 km/h. To je mimochodem současně nejvyšší rychlost hony. Kona dokáže jet nejvíce 172 km/h. Při měření pružného zrychlení zvítězila v obou disciplínách kona.

Pojďme ale k hospodárnosti, která je pro většinu kupujících důležitější než hodnoty zrychlení či nejvyšší dosažitelná rychlost. Dle výrobců vykazuje e:Ny1 spotřebu elektřiny 18,2 kWh na 100 km, kona je úspornější, když stovku kilometrů zdolá s apetytem 16,6 kWh.

Jaká je však skutečnost? Při snaze o úspornou jízdu jela honda za 19,7 kWh na 100 km, kona za citelně méně, a sice 15,5 kWh. Ve smíšeném provozu jsou hodnoty následující: 23,6 kWh (e:Ny1), respektive 20,2 kWh (kona). Ani při dynamické jízdě se pořadí nezměnilo. Z toho vyplývá, že kona hospodárností příjemně překvapila, kdežto e:Ny1 trochu zklamalo. Honda je sice o špetku delším autem, ale zároveň je lehčí.

Ze spotřeby přímo vyplývá dojezd na jedno nabití. Honda vykázala 315 km, výrobce však udává 412 km dle WLPT ve smíšeném provozu, Kona ujede 357 km, dle výrobce ovšem 454 km.

A co nabíjení?

Obdobně důležitý jako dojezd je u elektromobilu rychlost nabíjení a také jeho možnosti. Kona nabízí ve standardu třířízové nabíjení s výkonem palubní nabíječky

10,5 kW. Samozřejmostí je rychlonabíjení stejnosměrným proudem výkonem až 102 kW. Nechybí ani možnost předebrat si akumulátor stejně jako plánování nabíjení integrované s navigací. A ve výbavě Czech Edition je standardem dokonce také tepelné čerpadlo. To významně prodlužuje dojezd zejména v zimě. Pokud budete nabíjet při deseti procentní kapacitě na 80 procent proudem DC (stejněsměrný), počítejte s 41 minutami.

Honda v testované výbavě tepelné čerpadlo nenabízí. Výkon střídavého nabíjení je až 11 kW, tedy obdobný jako u kony. Nabíjení proudem DC je ale maximálně 78 kW. Doba nabíjení z deseti na 80 procent tak trvá o čtyři minuty déle. Pravdou je, že baterie hony je s kapacitou 68,8 kWh o špetku větší než u kony, která se chlubí 65,4 kWh.

Za volantem

U nabíječky tedy s oběma vozy strávíte na poměry elektromobilů průměrný čas. Ono to ani v podstatě moc urychlit nelze, neboť limitem rychlosti nabíjení jsou uplatněné technologie. A ty mají všichni stejné. Výrazně zkrátit dobu nabíjení je možné pouze za cenu zmenšení baterie. Jenže tím zase výrazně zkracujete praktický dojezd. Testovaná SUV tak nabízejí velmi zdařilý kompromis mezi solidní dojezdem, ale zároveň vcelku rychlým nabíjením. ▶

SROVNÁVACÍ TEST

Technické údaje

	HONDA	HYUNDAI
Motor	Synchronní elektromotor	Synchronní elektromotor
Uložení motoru	vpředu napříč	vpředu napříč
Nejvyšší výkon (kW)	150	150
Trvalý výkon (kW)	60	53
Točivý moment (N.m)	310	255
Nejvyšší rychlost (km/h)	160	172
Převodovka	1 AT	1 AT
Poháněná kola	přední	přední
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
Pneu rozměr	225/50 R 18	235/45 R 19
Pneu typ	Continental UltraContact 6	Nexon N'Fera Sport
Normovaná spotřeba (kWh/100 km)	18,2	16,6
Normovaný dojezd (km)	412	454
Kapacita akumulátoru (kWh)	68,8	65,4
Nabíjecí výkon AC/DC (kW)	až 11/78	až 11/102
Čas potřebný k nabití baterie (DC 10-80%)	45 minut	41 minut
Vnější hlučnost dB [A]	64	69
Objem zavazadelníku (l)	361-1176	466-1300
Délka x šířka x výška (mm)	4378 x 1790 x 1584	4355 x 1825 x 1580
Rozvor (mm)	2607	2660

Záruky

	Elektromobil	Elektromobil
Emisní norma	Elektromobil	Elektromobil
Záruka na vůz	3 roky/100 000 km	5 let
Záruka proti prorezivění	12 let	12 let
Záruka na komponenty elektr. pohonu	8 let/160 000 km	8 let/160 000 km
Záruka mobility	3 roky	8 let
Servisní interval	dle ukazatele/rok	30 000/2 roky

Naměřené hodnoty

Zrychlení	0-50 km/h (s)	3,2	3,7
	0-100 km/h (s)	7,8	8,0
	0-130 km/h (s)	12,8	12,2
	0-160 km/h (s)	21,2	18,3
Pružnost	60-100 km/h (s)	4,0	3,6
	80-120 km/h (s)	5,5	4,6
Pohotovostní/užitečná hm. (kg)		1662/418	1755/465
Rozložení hmotnosti př./z. (%)		57/43	56/44
Průměr zatáčení vlevo/vpravo (m)		11,9/12,0	11,3/11,4
Výška posazu (mm)		660	640
Brzdy studené	ze 100 km/h (m)	35,2	35,0
Brzdy zahřáté	ze 100 km/h (m)	36,0	35,3
Vnitřní hlučnost	při 50 km/h (dB[A])	55	53
	při 100 km/h (dB[A])	63	60
	při 130 km/h (dB[A])	68	65
Úsporná jízda (kWh/100 km)		19,7	15,5
Spotřeba v testu* (kWh/100 km)		23,6	20,2
Odchylka		+30 %	+22 %
Sportovní jízda (kWh/100 km)		27,4	22,5
Emise CO ₂ (g/km) naměřené v testu		0	0
Dojezd na plně nabitou baterii (km)		315	357

* Na 155kilometrovém okruhu zahrnujícím město, okresky a dálnice

Ceny (v Kč) a vybavení

	e:Ny1: 1 164 706 *	Eco 48,4 kWh 114 kW) Smart: 989 990
Základní cena modelu	e:Ny1: 1 164 706 *	Eco 48,4 kWh 114 kW) Smart: 989 990
Testovaná verze	e:Ny1	Power 65,4 kWh (160 kW) Czech Edition
Základní cena testované verze	1 164 706 *	1 279 990
Automatická převodovka	S	S
Samočinná klimatizace	S	S
Parkovací senzory P/Z	S/S	S/S
Zpětná kamera	S	S
LED světlomety	S	S
Navigace	S	S
Tempomat	S (adaptivní)	S
Vyhřívání přední sedadla	S	S
Panoramatické střešní okno	N	N
Kožené čalounění	S (umělá kůže)	N
Digitální budíky	S	S
Metalíza	S	16 900

* ceny jsou přepočtem z eur na německém trhu

S - sériová výbava, N - nenabízí se

HODNOCENÍ

Karoserie

	BODY MAX.	HYUNDAI	HONDA
Prostornost vpředu	15	11	10
Prostornost vzadu	15	10	9
Pocit prostornosti	5	4	3
Zavazadelník	15	9	6
Vnitřní variabilita	10	7	5
Užitečný náklad	10	6	5
Hmotnost přívěsu	5	1	0
Přehlednost	10	5	5
Kvalita zpracování	20	16	15
Funkčnost	10	8	6
Bezpečnostní výbava	10	7	5
Mezisoučet	125	84	69

Komfort

Nástup do vozu	10	8	7
Pozice sedadel	10	7	6
Sedadla vpředu	15	10	9
Sedadla vzadu	10	7	6
Ovladatelnost	10	8	7
Pérování	30	23	21
Vnitřní hlučnost	10	10	9
Aerodynamický hluk	10	8	6
Komfortní výbava	15	15	13
Klimatizace	10	6	6
Asistenční systémy	20	10	9
Mezisoučet	150	112	99

Pohon

Zrychlení	15	11	11
Pružnost	15	12	12
Největší rychlost	5	2	1
Kultura běhu motoru	10	10	9
Točivost/Reakce na plyn	10	9	7
Převodovka	15	15	15
Nabíjení/Tankování	15	5	4
Spotřeba v testu	30	27	26
Jízdní dosah	10	4	3
Mezisoučet	125	95	88

Jízdní dynamika

Ovladatelnost	20	18	18
Směrová stabilita	5	5	5
Agilita	20	15	15
Řízení	20	15	14
Trakce	5	4	3
Stopový průměr otáčení	10	5	4
Brzdy	20	13	12
Mezisoučet	100	75	71

Konektivita

Telefon	10	10	10
Navigace	25	15	12
On-line funkce/aplikace	20	15	16
Audio	10	10	10
Asistenční systémy	10	7	5
Mezisoučet	75	57	53

Životní prostředí

Vnější rozměry	15	8	8
Pohotovostní hmotnost	20	14	15
Emise CO ₂	20	20	20
Vnější hlučnost	5	3	5
Ekologické technologie	40	35	29
Mezisoučet	100	80	77

Celkem – technika	675	503	457
Umístění	1.	2.	

Náklady

Základní cena	75	51	55
Zůstatková hodnota (Eurotax)	10	6	6
Pojištění	15	10	10
Servis	10	8	5
Záruky	15	13	8
Mezisoučet	125	88	84

CELKEM	800	591	541
Umístění	1.	2.	

Výsledná cena v Kč	1279 990	1164 706
Cena za bod v Kč	2166	2153
Poměr cena/výkon	2.	1.

Brzdná dráha

Obě auta jsou vybavena čtyřmi kotoučovými brzdami. Při brzdění se ale v obou případech nejprve uplatňuje brzdny účinek rekuperace. Při měření brzdny dráhy z rychlosti 100 km/h do zastavení zastavila kona na kratší vzdálenosti, a to jak při studených, tak také při zahřátých brzdách.

Hlučnost

Elektromobily platí za velmi tichá auta, zejména v porovnání s těmi se spalovacími agregáty. Vnější hlučnost hondy je působivých 64 decibelů. U kony jsme ale naměřili o pět decibelů více, což je z pohledu vnímání člověka více než dvojnásobný hluk.



Zád' Hondy e:Ny1 je méně futuristická než zadní část Hyundai Kona. U ní jsou zajímavé dělené zadní svítlny.



◀ Kona (vlevo) pojme v základu 466 litrů, u hondy je výchozí objem kufru 466 litrů

Zajímavé je vyjádření Hondy ke kapacitě baterie a dojezdu. „Udělat elektromobil s ještě delším dojezdem, než jaký má naše nové e:Ny1, není zase tak obtížné. Stačí použít větší baterii, přesněji o větší kapacitě. Jenže velká baterka je přirozeně těžší, což se příliš nestřetává s naší filozofií nabízet řidičsky záživná auta. Je rovněž dražší a při stejném nabíjecím výkonu a proudu ji budete déle nabíjet. Při navrhování naší novinky jsme vycházeli z požadavků našich zákazníků, a ti považují dojezd přes 400 km za zcela dostačující“, nechal se při premiéře slyšet Katsuhisa Okuda, prezident Honda Motor Europe Ltd

Zbývá odpovědět, zda je e:Ny1 skutečně ono záživné auto, jak prezident slibuje. Auto opravdu jezdí výborně, prostě jako dobře naladěný moderní zvýšené elektroauto. Radost z jízdy záleží na tom, co si pod tím představu-

jete. Faktem je, že v zatáčkách se auto řídí velmi dobře.

Problém je, že Kona v jízdní dynamice nikterak nezaostává. V některých měřitelných parametrech má dokonce

Umístění Maximální počet bodů 800



591 bodů

Hyundai Kona se chlubí solidním dojezdem, praktičností, velkým zavazadelníkem i dobrou zárukou. Cena je ale o něco vyšší, na druhou stranu výbava zvolené české edice Czech Edition je velmi bohatá a nechybí v ní ani důležité tepelné čerpadlo.

navrch. Třeba brzdná dráha z rychlosti 100 km/h do zastavení je u korejského zástupce o něco kratší. Rozdíly sice nejsou velké, přesto to bodové hodnocení ovlivnilo.



541 bodů

Honda e:Ny1 je dobrým počinem. Zcela jistě lepším než sice jízdně úžasná, avšak po praktické stránce velmi omezující Honda e. Vůz výborně jezdí, je dobře vybavený a i elektrický pohon je zdařilý. Bohužel na konu to mnohdy nestačilo.



ZÁVĚR
Redaktor
TOMÁŠ DUŠIL

Kona nabízí prostornější kabinu, větší zavazadelník, delší dojezd i rychlejší nabíjení. Nad Hondou e:Ny1 tak zvítězila s docela velkou převahou. Navíc si ji můžete již koupit také u nás, což v případě testované hony zatím není možné.

Foto a zdroj: Auto Bild