

SROVNÁVACÍ TEST

Hyundai Ioniq EV

Elektromotor

100 kW

Cena od 899 990 Kč



Hyundai Ioniq vs. Nissan Leaf



Nissan Leaf se nabízí ve dvou výkonových variantách. Se 110 kW a v testované verzi se 160 kW

První rodinné elektromobily

Z městského elektrického přibližovadla s omezeným dojezdem a přepravní kapacitou se elektromobily v průběhu let natolik zdokonalily, že je lze bez problémů používat také na delší rodinné cesty. Dokazuje to mimo jiné testovaná dvojice.



Nissan Leaf

Elektromotor

160 kW

Cena od 1 162 000 Kč



■ Uplynulá dekáda výrazně změnila svět automobilů. Na jejím začátku začala platit emisní norma Euro 5, kterou v polovině vystřídala ještě přísnější „šestka“. Hlavně však došlo a stále dochází k omezování produkce oxidu uhličitého, který je potravou pro rostliny a jež vydechujeme i my lidé. Zároveň však jeho nadměrné množství přispívá ke změně kli-

Téměř dvojnásobná kapacita akumulátoru zajišťuje leafu dle metodiky WLTP normovaný dojezd 385 km oproti 311 km ioniqu

matu. Léta stejně jako zimy jsou v posledních letech teplejší, než bývaly. Jednou z možností, jak bojovat s globálním oteplováním i znečišťováním ovzduší, je přechod na elektromobilitu. Celá věc je ale nesmírně složitá, takže očekávání, že budeme v blízké době jezdit místo na fosilní paliva na elektrickou energii, zavání utopií. Doba elektrická ale již začala. Za-

tím však elektromobily bereme jako takovou výstřední či snad exotickou alternativu ke konvenčním autům se spalovacími agregáty.

Zejména v západních zemích, jistě i z důvodu štedrých vládních dotací, se tato auta na silnicích objevují stále častěji. Asi nejlépe demonstroe tuto skutečnost Nissan Leaf. První generace vý-►



SROVNÁVACÍ TEST



HYUNDAI IONIQ EV



Elektrický ioniq se od hybridních verzí mírně odlišuje svojí kabinou, přesněji středovým panelem. Namísto páky voliče samočinné převodovky u hybridů jsou u verze EV použita tlačítka pro jízdu vpřed, vzad, neutrál a parkovací pozici. Vůz je nabízen ve dvou úrovních výbavy – Future a vyšší Ultimate. Druhá jmenovaná nabízí už v ceně paket

Efficiency za 60 000 korun, jehož součástí je mimo jiné také vytápění na principu tepelného čerpadla. Zavazadelník pojme v základu 357 litrů, po zvětšení 1417 litrů. Ložná plocha je sice rovná, avšak kufr je příliš mělký. Vzhledem ke svažující se zádi můžete mít problém naložit třeba dětský kočárek s většími koly.



NISSAN LEAF



Na českém trhu je leaf nabízen ve třech úrovních výbavy. Základní acenta je k mání pouze se slabší pohonnou jednotkou. Vyšší N-Connecta a vrcholná tekna jsou k dispozici pro změnu výhradně se silnějším testovaným agregátem. Výbava je velmi bohatá a plně odráží vyšší cenu testovaného vozu. V testované verzi N-Connecta si v rámci příplatků můžete

navíc pořídit Pokročilý asistenční systém ProPILOT za 11 900 korun. Za 3800 korun lze mít sedadla čalouněná kombinací umělé kůže a látky. Zajímavostí leafu jsou dobíjecí zásuvky, situované v boxu před motorem. Základní objem zavazadelníku je s 385 litry větší, po zvětšení ale nabízí naopak menších 1176 litrů. U výbavy Tekna ale jen 1161 litrů.



Obě auta postrádají páku voliče jízdních režimů. Namísto ní jsou použita tlačítka.

hradně elektrického vozu dorazila už v roce 2010 a vyráběla se do roku 2017. Současné vydání je tak na trhu tři roky. Za tu dobu se prodalo přibližně 400 000 leafů, což je zajímavé číslo. Druhá generace vypadá oproti předchůdci konvenčněji. Velmi snadno si ji tak můžete splést třeba se starším Nissanem Tiida (Pulsar). Původně byla druhá generace nabízena s elektromotorem o výkonu 110 kW, který napájel baterii s kapacitou 40 kWh. V loňském roce dorazilo také výkonnější provedení nabízející motor s výkonem 160 kW a zároveň akumulátor s kapacitou zvětšenou na 62 kWh. A právě tato verze vyzvala na souboj Hyundai Ioniq. Korejský kompakt se vyrábí od roku 2016, přičemž Ioni prošel modernizací. Jedná se zároveň o první auto, které nepohání výhradně spalovací motor. V nabídce hnacích agregátů tak figuruje pouze hybrid, plug-in hybrid a čistě elektrická verze EV, kterou jsme se rozhodli porovnat s leafem. V rámci inovace se technici zaměřili zejména na hnací ústrojí. Původní verzi poháněl elektromotor o výkonu 88 kW. Nové vydání nabízí o 12 kW více. Točivý moment s maximem 295 N.m se ale nezměnil. Druhá část modernizace se týká akumulátoru, jehož kapacita byla zvýšena z 28 na 38,3 kWh. To je o 36 procent více. Díky tomu se prodloužil normovaný dojezd dle metodiky WLTP na 311 km z dřívějších 200 km.

Ačkoliv se výkon motoru Ioniq s modernizací zvýšil, přesto těch 100 kW výrazně ztrácí na vynikajících 160 kW nissanu, který i v méně výkonné verzi nabízí o 10 kW více. Je jasné, že posouzení obou aut z pohledu akceleračních schopností znamená drtivé vítězství nissanu. Dle údajů výrobce zrychlí hyundai z klidu na rychlost 100 km/h za 9,9 sekundy. Jenže leaf na to potřebuje o rovné tři sekundy méně času, což je výrazný rozdíl. Nejvyšší rychlost je u elektromobilů limitována chlazením akumulátoru, který se vinou použití pouze jednoho redukčního převodu zahřívá s rostoucím výkonem a otáčkami elektromotoru. Oboje je přímo závislé na okamžité rychlosti jízdy. Právě schopnost chladit napájecí soustavu patrně stojí za tím, proč je slabší hyundai se špičkou 165 km/h o osm kilometrů rychlejší než podstatně výkonnější nissan.

I přes nabízenou dynamiku si patrně nikdo tato auta pro tuto vlastnost nepořídí. U elektromobilů jsou důležité jiné hodnoty. Předně, jak rychle se jejich baterie nabije při rozličném způsobu nabíjení a dále, kolik kilometrů lze reálně na jedno nabití ujet. Hyundai Ioniq nabízí od modernizace mimo jiné také výkonnější palubní nabíječku s výkonem 7,2 kW (původní disponovala 6,6 kW) pro nabíjení střídavým proudem ze zásuvky typu 2. Pokud při tom použijete stojan s výkonem 50 kW, lze baterie nabít na 80 procent jejich kapacity za 57 minut. Stokilowatová sta- ►



nice zkrátí dobu nabíjení na 80 procent kapacity o tři minuty. Standardní nabíjení ze zdroje střídavého proudu při použití Wall boxu zabere minimálně šest hodin a pět minut.

To palubní nabíječka leafu je s výkonem 6,6 kW slabší. Stejně jako ta u Hyundai ale zvládne nabíjet z rychlonabíjecího stojanu s výkonem až 100 kW. Při použití 50 kW rychlonabíjení udává Nissan dobu nabití na 80 procent kapacity akumulátoru za 40 až 60 minut. Při využití střídavého zdroje proudu 32 amper s wall boxem znamená dobu nabíjení 11 hodin a 30 minut při výkonu 6,6 kW. Jedná se však o nabití na 100 procent, tedy nikoliv na osmdesát, jak uvádí Hyundai.

V otázce normovaného dojezdu na jedno nabití vítězí s 385 km Nissan, a to zejména z důvodu podstatně větší baterie. Ani normovaných 311 km Ioniq však není špatnou hodnotou. Důvodem je výrazně vyšší spotřeba leafu, jež v našem testu činila 20,7 kWh na 100 km oproti 15,3 kWh Ioniq. Výrobci uvádějí 18,5 kWh/100 km (Nissan), respektive 13,8 kWh (Hyundai). V praxi to ovlivňuje samozřejmě celá řada skutečností. Od vnější teploty až zejména po způsob jízdy, kdy velmi záleží na tom, zda budou

Hyundai Ioniq sází na mnohem dynamičtější vzhled, který ovšem trochu omezuje praktické využití auta. Leaf je vzhledově méně atraktivní, zato však uvnitř prostornější.

Technické údaje

	HYUNDAI	NISSAN
Motor	Synchronní s permanentními magnety	Synchronní s permanentními magnety
Typ akumulátoru/kapacita (kWh)	Lithium-iontová polymerová/38,3	Lithium-iontová/62
Výkon akumulátoru (kW)	113	neuveďeno
Napětí akumulátoru (V)	319,4	350
Výkon motoru (kW)	100	160
Točivý moment (N.m)	295	340
Nejvyšší rychlost (km/h)	165	157
Zrychlení 0-100 km/h (s)	9,9	6,9
Norm. dojezd dle WLTP (km)	311	385
Převodovka	jednostupňová redukční	jednostupňová redukční
Poháněná kola	přední	přední
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
Pneu rozměr	205/60 R 16	215/50 R 17
Pneu typ	neuveďeno	neuveďeno
Norm. spotřeba (kWh/100 km)	13,8	18,5
Pohot./užitečná hmotnost (kg)	1527/443	1705/435
Vnější hlučnost dB [A]	66	66
Brzděný/nebrzděný přívěs (kg)	nenabízí	nenabízí
Objem zavazadelníku (l)	357-1417	385-1176
Délka x šířka x výška (mm)	4470 x 1820 x 1450	4490 x 1788 x 1545
Rozvor (mm)	2700	2700
Výrobní závod	Ulsan, Jižní Korea	Oppama, Japonsko
Základní cena testované verze	899 990	1 162 000

Záruky

Emisní norma	elektromobil	elektromobil
Záruka na vůz	5 let	3 roky/100 000 km
Záruka proti prorozivění	12 let	12 let
Záruka mobility	8 let	3 roky
Servisní interval	15 000 km/1 rok	30 000 km/1 rok



Foto a zdroj: Auto Bild

ve větší míře splněny podmínky rekupe-
race (jízda v klesání). Naproti tomu vy-
užívání komfortní výbavy, zejména vytá-
pění či klimatizace kabiny, ovlivňují
reálný dojezd obou elektromobilů jen
málo. Je to zásluhou moderní techniky,
kdy například klasické topné těleso vy-
hřívání nahrazuje zařízením na principu
tepelného čerpadla. To je však v případě
Hyundai Ioniq standardem pouze u vyš-
ší výbavy Ultimate. V levnější specifi-
ci Future je k dispozici za příplatek
v rámci balíčku Efficiency za 60 000 ko-
run, který rozhodně doporučujeme. To
například menší, a zejména starší elekt-
romobily nenabízely (Peugeot iOn,
Smart ForTwo Electric drive).

Jak obě auta jezdí? Zatímco v hybrid-
ních verzích je Hyundai Ioniq vybaven
zcela nezávislým zavěšením zadních kol
na víceprvkové nápravě, dostalo elek-
trické provedení obvyklejší torzní
příčku, a sice primárně z důvodu zá-
stavby mnohem většího akumulátoru.
V principu stejné zavěšení zadních kol
nabízí i Nissan Leaf. V rámci testu jsme
změřili také brzdné dráhy obou auto-
mobilů. Hyundai zastavil z rychlosti
100 km/h se studenými brzdami na
dráze dlouhé 36,5 metru, se zahřátými
pak 37,5 metru. Nissan potřeboval ke

splnění stejného úkolu 37,2 metru, re-
spektive 39,3 metru. Na silnici plné zá-
táček, se nám mnohem lépe řídil
korejský vůz, který působí agilněji. Sou-
časně, ale nabízí velmi dobrou kvalitu
jízdy, která japonskému vozu trochu
chybí. To spolu s nižší cenou také roz-
hodlo o vítězství Hyundai Ioniq.



Nová generace leafu nabízí vynikající dynamiku
v přímce vyplývající z výkonného motoru.
Kladem je také dlouhý dojezd na jedno nabití.
Současně je ale auto dražší než Hyundai Ioniq,
hůře brzdí a zároveň spotřebovává více elek-
trické energie. Obě auta jsou praktická, a tedy
použitelná také pro rodinné cestování.

HODNOCENÍ



Hyundai Ioniq Electric



Nissan Leaf

KAROSERIE

Solidní prostor i ve druhé řadě, snad
jen s výjimkou svislého směru. Tady
vadí rychle se svažující sloupek C.
Zavazadelník je poněkud mělký.



Vyšší posaz bude více vyhovovat
starším pasažérům. Prostornost je
bez výhrad, vzadu ve svislém směru
je lepší než v korejském soupeři.



POHON

S modernizací se zvýšil výkon
z 88 na 100 kW. Už původní
verze jezdila svižně, nyní je to
ještě lepší. Leaf je však výrazně
dynamičtější.



S výkonem 160 kW je leaf oprav-
du rychlý. Z klidu na rychlost
100 km/h se dostane za 6,9
sekundy. Radost z akcelerace ale
skončí při dosažení 157 km/h.



JÍZDNÍ DYNAMIKA

Ioniq nabízí nečekaně zdařilý mix
mezi ovladatelností a kvalitou jíz-
dy. Ani velké nerovnosti nevyloučí
protivné rázy. Auto mění směr
hbitě a stopu drží slušně.



Leaf nejedí tak přesvědčivě
jako Ioniq. Vinou vyššího těžiště
musí být podvozek vozu tužší,
což má negativní vliv na kvalitu
jízdy.



KONEKTIVITA

Rozměrný dotykový monitor nabízí
přehlednost a snadné ovládání.
Navigace je ve standardu, na
druhou stranu vůz nenabízí Hed-
up displej.



Rozhraní NissanConnect Services
se do leafu dostalo s příchodem
druhé generace. Ovládání je
solidní, Ioniq je však intuitivnější.
Grafika je ovšem zdařilá.



ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

S reálnou spotřebou elektřiny
13,8 kWh na 100 km je Ioniq
výrazně úspornější než jeho
japonský soupeř.



Výkonný motor leafu spotřeboval
v našem testu v průměru 18,5 kWh
na sto kilometrů. Je to o 4,7 kWh
více než u hyundaie.



KOMFORT

Kabině vládou rozměrná přední
sedadla, stejně jako kvalitní
materiály a slícování. Verze EV
má mírně odlišnou střední část
palubní desky od hybridních verzí.



Vyšší pozice sezení usnadňuje
nastupování do kabiny.
V otázce řešení sedadel je
na tom Nissan podobně jako
korejský sok.



NÁKLADY

S cenou startující na 899 990
korunách je Hyundai o značných
172 010 korun lacinější než
japonský soupeř.



S cenou 1 162 000 Kč je Nissan sice
výkonným elektromobilem, ale záro-
veň trochu dražším. Slabší verze ale
startuje na příznivějších 937 000 Kč.



**VYSVĚDČENÍ
AUTO TIPU 2**

**VYSVĚDČENÍ
AUTO TIPU 3**