

Nová třída

Od rychlých kompakťů se zájem automobilek pomalu přesouvá k podobně výkonným crossoverům. Nejnovějším přírůstkem této stále úzké kategorie je velmi ambiciózní Hyundai Kona N.



VW
T-ROC R

221 kW
0-100 km/h za 4,9 s
9,0 l na 100 km

— Současný vývoj v automobilovém průmyslu většinou nedělá příliš radosti samotným výrobcům, většině zákazníků ani nadšenců do čtyř kol. Najdou se ovšem i výjimky, které jdou proti proudu. Například segment rychlých hatchbacků je doslova nabitý. Pozornost automobilek se proto přesouvá do jiných tříd. A že jich díky bouřlivému rozvoji SUV a různých crossoverů je.

Jedním z nich je i kategorie výkonných modelů s vyšší světlostí, jejíž řady před několika měsíci rozšířil Hyundai Kona.

Podobných výkonů ještě nedávno dosahovaly atmosférické osmiválce. Teď je máte k dispozici u dvakrát menších motorů v kompaktních SUV.

Ten po modernizaci rozmnožil už tak početnou rodinu Kona, v níž nechybějí čistě spalovací, hybridní ani elektrické verze, o další zajímavou variantu s tradičním přídomkem N. Ostrý hyundai spoléhá na totožnou techniku jako příbuzný kompakť i30. Dvoulitrový čtyřválec T-GDI nově dává až 206 kilowattů, přičemž je možné jej premiérově kombinovat s osmistupňovou dvouspojkou z vlastního vývoje korejské značky. V případě Kony N je automat jedinou volbou stejně jako u dnešních konkurentů.

Prvním z nich je stylové britské SUV Mini JCW Countryman s velmi potentním čtyřválcem s 225 kW. Druhým jen o čtyři kilowatty slabší Volkswagen T-Roc R, jehož osvěžená verze je již za rohem.

Nejextrovertnějším autem v našem srovnání je bezpochyby právě Hyundai Kona, který pozornost přitahuje sám o sobě. A co teprve v kombinaci s velkými koly, výraznějšími nárazníky a střešním spoilerem. Nejméně nápadně naopak působí volkswagen, který z řady příliš nevyčníká.

uličníků



HYUNDAI KONA N

206 kW
0-100 km/h za 5,5 s
9,1 l na 100 km

Na velikosti nezáleží

Délka všech tří hot crossoverů (nebo snad SUV?) se pohybuje od 4215 (kona) až po 4299 milimetrů v případě countrymanu. Nejprostornějším je ovšem paradoxně Volkswagen T-Roc R se 4241 mm. V obou řadách nabídne více prostoru než soupeři. V té druhé je dokonce výrazněji vzdušnější než hyundai. Korejec doplácí především na užší kabinu vzadu. A také nejmenší zavazadel-



Hyundai se výrazně prosazuje i v ostré evropské konkurenci

ník, který pobere pouze 361 až 1143 litrů. Interiér kony svou kvalitou neodpovídá poměrům obvyklým pro výkonová patra s dvěma sty a více kilowatty. Nesmíme ovšem zapomenout, že „eNko“ vychází ze standardního modelu, jehož cena začíná lehce pod 400 000 Kč. V rámci segmentu kompaktních crossoverů a SUV se jedná o standard, jak ostatně ukazuje také volkswagen. Ten se už v prvních recenzích musel potýkat s výhradami ohledně tvrdých a nevzhledných plastů a jedno-

MINI JCW COUNTRYMAN

225 kW
0-100 km/h za 5,1 s
9,1 l na 100 km

dušší palubní desky z malého modelu Polo. U řady se základní cenou přes půl milionu bychom rozhodně čekali větší důraz na použitý materiál, které odpovídají spíše méně náročnému užitkovému segmentu.

T-roc své nedostatky naštěstí vynahrazuje jednoduchou obsluhou palubních funkcí a nejlépe využitým půdorysem. Jen škoda, že ve Volkswagenu nebyli podobně pečliví i při návrhu sedadel. Chybí jim variabilnější nastavení podpory těla a výraznější bočnice ▶

SROVNÁVACÍ TEST

části opěradel. Hyundai s mini to umějí lépe. Zejména atraktivní countryman dokáže posádku příkladně obejmout a nepustit ani v ostrých zatáčkách. Pochlubit se může také nejkvalitnějším interiérem a největší přepravní kapacitou (450 až 1390 litrů). Ovládání multimédií inspirované systémem iDrive od mateřského BMW chce trochu zvyku. Přímochařejší přístup obou soupeřů je v mnoha ohledech intuitivnější.

Zábava na vyšších podpatcích

Vysoký výkon v nás probouzí velká očekávání, která v případě Volkswagenu T-Roc R podporuje volitelný výfukový systém Akrapovič za 94 600 korun. Německý reprezentant si minimálně v přímce vede skvěle. Díky čtyřkolce se z místa odlepí s rychlostí střely a na stovku dorazí už za 4,9 sekundy. Nejrychleji z celé trojice. Impozantní představení zvýrazňuje i fakt, že v dobách ikonického Porsche 911 s ozna-

Druhá generace novodobého countrymanu se představila v roce 2017. D roku 2019 mělo JCW 170 kW, nově má dokonce 225 kilowattů. ▶

Dvoulitrový čtyřválec má brachiální, přitom vcelku kultivovaný projev. Díky 450 N.m (nejvíce ve srovnání) má sílu jako malá lokomotiva. Místa v druhé řadě je tak akorát. Brzdy jsou výkonné a dobře dávkovatelné. ▶



MINI JCW COUNTRYMAN



Interiér je tradičně hravější než v mainstreamu. Kvalita zpracování připomíná prémiový segment. JCW je již v sérii spojeno s měničovým automatem s osmi stupni.



Kabina nezapře, že vychází z původně docela levného standardního provedení. Materiály nejsou nejjakostnější, k ovládání palubních funkcí ovšem výhrady nejsou.



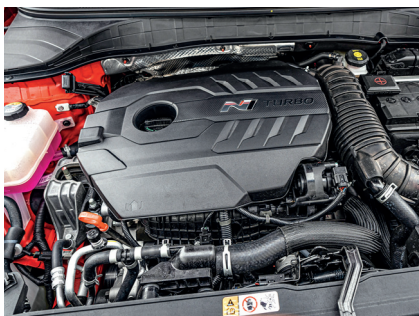
HYUNDAI KONA N

člením 993 s posledním vzduchem chlazeným boxerem by se t-roku mohla rovnat až varianta Turbo. Volkswagen svůj potenciál přitom mistrně maskuje, 300 plnokrevníků pod kapotou byste mu rozhodně nehádali.

Kombinace adaptivních tlumičů za 20 700 Kč s 19" koly je velmi přesvědčivá i na méně kvalitním povrchu. Problémy nemáme ani se sedmistupňovou dvouspojku, která na konkurenty ztrácí jeden stupeň. Snad jen v běžných režimech by na povely pravé nohy spolu s motorem mohla reagovat rychleji. Díky přesnému řízení snadno hledáte limity auta, které se nakonec projevují kontrolovatelnou nedotáčivostí. Parádní jsou také brzdy.

Mini JCW Countryman se standardním měničovým automatem nijak zvlášť neztrácí. Přílnavosti má díky standardní čtyřkolce také dost. Pokud to s nájezdovou rychlostí před zatáčkou přeženete, projeví se JCW podobně jako volkswagen a bude vás chtít po předních kolech vyvézt ze stopy. Vzhledem ke spotřebě okolo devíti litrů tleskáme 61litrové nádrži. Takovou pomalu nevidáme ani ve střední třídě. ▶

Tlačítko NGS se postará o rychlé podřazení o několik stupňů. Motor 2.0 T-GDI důvěrně známe z modelu i30 N, osmistupňová dvouspojka je v této kombinaci novinkou. V druhé řadě chybějí centimetry pro kolena i do šířky. ▶



Ostrá varianta N doplňuje klasické spalovací verze, hybrid a čistý elektromobil, který pro Evropu vzniká v Nošovicích. ▶



SROVNÁVACÍ TEST

Hyundai Kona N se na našich stránkách naposledy objevil v letošním čísle 17. Jediná předokolka ve srovnání má horší pozici při měření dynamiky, příliš ale nezaostává. Ve srovnání s i30 má při okružovém zatížení o něco měkčí a hravější podvozek, na běžných silnicích je ovšem korejtec tvrdší než oba konkurenti. Nepomáhají ani standardní adaptivní tlumiče. Zlepšit by potřebovalo též méně přesné řízení, zato brzdy fungují náramně. Díky zmíněným nedokonalostem je ale projev Kony N velmi sympatický. Vzhledem k rozměrům a absenci pohonu všech kol zamrzí hmotnost, která je o šest kilo vyšší než u většího Volkswagenu T-Roc R. Shodit minimálně půl metráku by určitě neuškodilo.

Peníze, nebo sofistikovanost?

Hyundai Kona N je s náskokem minimálně 190 tisíc korun suverénně nejlevnějším autem ve srovnání. Pohon 4x4 mu sice chybí, na druhou stranu v základu dostanete parkticky všechny komfortní prvky, za které si u Mini ▶

T-Roc R se představil před dvěma lety. Celou modelovou řadu brzy čeká tradiční osvětlení. ▶

Koncernový čtyřválec 2.0 TSI (EA888) je na první pohled nenápadný, avšak příjemně teplotní. Pokud si připlatíte za výfuky Akrapovič (94 600 korun), bude vás slyšet na kilometry daleko. Chválíme nabídku místa v druhé řadě a celkově efektivní využití vnitřního prostoru. ▶



VW T-ROC R



Byl je t-roc v hierarchii na úrovni Volkswagenu Golf, dostal palubní desku z menšího pola. Materiály jsou primárně jednoduché a nepříliš kvalitní. Šikla by se i lepší sedadla s větší škálou nastavení.

SROVNÁVACÍ TEST

Technické údaje	HYUNDAI	MINI	VW
Motor	R4, benzin, turbo	R4, benzin, turbo	R4, benzin, turbo
Uložení motoru	vpředu napříč	vpředu napříč	vpředu napříč
Ventilů/vačkových hřídelí	4 na válec/2	4 na válec/2	4 na válec/2
Pohon rozvodů	řetěz	řetěz	řetěz
Zdvihový objem (cm³)	1998	1998	1984
Výkon (kW/min)	206/5500	225/5000	221/5300
Točivý moment (N.m/min)	392/2100	450/1800	400/2000
Nejvyšší rychlost (km/h)	240	250	250
Převodovka	8 DCT	8 AT	7 DSG
Poháněná kola	přední	všechna	všechna
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
Pneu rozměr	235/45 R 19 Y	225/45 R 19 Y	235/40 R 19 Y
Pneu typ	Pirelli P Zero (HN)	Pirelli P Zero	Hankook Ventus Prime S1 Evo
Normovaná spotřeba (l/100 km)	8,5	7,8	8,3
Objem nádrže (l)	50	61	55
Filtr pevných částic	S	S	S
Náplň klimatizace	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Vnější hlučnost dB [A]	71	68	73
Brzděný/nebrzděný přívěs (kg)	1600/700	–	1700/750
Objem zavazadelníku (l)	361-1143	450-1390	392-1237
Délka x šířka x výška (mm)	4215 x 1800 x 1565	4299 x 1822 x 1557	4241 x 1819 x 1562
Rozvor (mm)	2600	2670	2590
Výrobní závod	Ulsan, Jižní Korea	Born, Nizozemsko	Palmela, Portugalsko

Záruky

Emisní norma	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM
Záruka na vůz	5 let/bez omezení	2 roky/bez omezení	2 roky/bez omezení
Záruka proti prorezivění	12 let	12 let	12 let
Záruka mobility	5 let	5 let	doživotní
Servisní interval	10 000 km/1 rok	podle ukazatele/2 roky	30 000 km/1 rok

Naměřené hodnoty

Zrychlení	0-50 km/h (s)	2,4	2,0	1,9
	0-100 km/h (s)	5,5	5,1	4,9
	0-130 km/h (s)	8,3	8,0	7,6
	0-160 km/h (s)	12,2	12,1	11,7
	0-200 km/h (s)	20,4	20,7	20,4
Pružnost	60-100 km/h (s)	2,6	2,6	2,6
	80-120 km/h (s)	3,3	3,3	3,2
Pohotovostní/užitečná hm. (kg)	1547/463	1668/507	1541/549	
Rozložení hmotnosti př./z. (%)	63/37	58/42	60/40	
Průměr zatáčení vlevo/vpravo (m)	12,1/12,1	11,4/11,4	11,4/11,3	
Výška posazu (mm)	620	610	615	
Brzdy	studené ze 100 km/h (m)	35,4	35,1	34,3
	zahřáté ze 100 km/h (m)	33,8	33,5	33,7
Vnitřní hlučnost	při 50 km/h (dB[A])	60	58	60
	při 100 km/h (dB[A])	67	66	67
	při 130 km/h (dB[A])	72	70	70
Úsporná jízda (l/100 km)	7,3	8,0	7,7	
Spotřeba v testu* (l/100 km)	9,1	9,1	9,0	
Odchylka	+7 %	+17 %	+8 %	
Sportovní jízda (l/100 km)	11,5	11,2	11,2	
Emise CO ₂ (g/km)	216	216	214	
Dojezd na plnou nádrž (km)	540	670	600	

* Na 155kilometrovém okruhu zahrnujícím město, okresky a dálnice

Ceny (v Kč) a vybavení

Základní cena modelu	1.0 T-GDI/88 kW Start: 399 990	One 1.5/75 kW: 673 400	1.0 TSI/81 kW T-Roc: 515 900*
Testovaná verze	2.0 T-GDI N DCT	JCW ALL4	2.0 TSI 4Motion R
Základní cena testované verze	939 990	1 140 100	1 129 900*
Automat	S	S	S
Adaptivní podvozek	S	6682	20 700*
Navigace	S	24 024 (paket Connected Navigation)	13 500*
Automatická klimatizace	S	14 900 (paket Comfort Plus)	S
Bezklíčkový přístup	S	paket Comfort Plus	9600*
Adaptivní tempomat	S	8008	S
Přední a zadní parkovací senzory	S	24 024 (paket Jízdního asistentu)	S
Zpětná kamera	S	10 686	S
Vyhřívání předních sedadel	S	9334	S
LED světlomety	S	S	S
Střešní okno	N	26 702	28 400*
Metalíza	16 900	S	16 600*

S - sériová výbava, N - nenabízí se

*Na českém trhu probíhá doprodej modelu T-Roc, jelikož se čeká na omlazenou verzi. Ceny proto vycházejí z posledního ceníku z půlky července.

Dva roky jsou už málo

Zatímco německé automobilky (v tomhle případě i Mini) se obvykle zarytě drží standardní dvouleté záruky, v Hyundai si již dlouhou dobu věří, proto vám servírují až pětiletou tovární garanci bez omezení kilometrů.

Malé těžké krabíčky

Délka všech tří aut nepřesahuje 4,3 metru, přesto se hmotnost pohybuje nad 1,5 tuny. V případě countrymanu dokonce atakuje sedmnáct metráků. To je i navzdory pohonu všech kol a velkému motoru příliš.

HODNOCENÍ

	BODY MAX.	HYUNDAI	MINI	VW
Karoserie				
Prostornost vpředu	15	11	11	12
Prostornost vzadu	15	5	7	7
Pocit prostornosti	5	2	2	3
Zavazadelník	15	6	7	6
Vnitřní variabilita	10	5	8	6
Užitečný náklad	10	6	7	7
Hmotnost přívěsu	5	3	0	3
Přehlednost	10	6	8	6
Kvalita zpracování	20	14	16	15
Funkčnost	10	8	9	8
Bezpečnostní výbava	10	6	6	5
Mezísoučet	125	72	81	78

	BODY MAX.	HYUNDAI	MINI	VW
Komfort				
Nástup do vozu	10	6	6	7
Pozice sedadla	10	8	8	8
Sedadla vpředu	15	11	11	10
Sedadla vzadu	10	6	7	7
Ovladatelnost	10	8	7	8
Pérování	30	20	23	22
Vnitřní hlučnost	10	5	6	5
Aerodynamický hluk	10	6	7	7
Komfortní výbava	15	12	9	6
Klimatizace	10	5	3	6
Asistenční systémy	20	10	8	10
Mezísoučet	150	97	95	96

	BODY MAX.	HYUNDAI	MINI	VW
Pohon				
Zrychlení	15	14	14	14
Pružnost	15	14	14	14
Největší rychlost	5	5	5	5
Kultura běhu motoru	15	12	12	12
Točivost/Reakce na plyn	10	6	7	7
Převodovka	15	11	12	11
Nabíjení/Tankování	10	10	10	10
Spotřeba v testu	30	11	11	11
Jízdní dosah	10	5	6	5
Mezísoučet	125	88	91	89

	BODY MAX.	HYUNDAI	MINI	VW
Jízdní dynamika				
Ovladatelnost	20	17	18	18
Směrová stabilita	5	5	5	5
Agilita	20	17	16	16
Řízení	20	15	16	17
Trakce	5	3	5	5
Stopový průměr otáčení	10	3	5	5
Brzdy	20	16	17	18
Mezísoučet	100	76	82	84

	BODY MAX.	HYUNDAI	MINI	VW
Konektivita				
Telefon	10	8	8	10
Navigace	25	14	13	13
On-line funkce/aplikace	20	15	14	16
Audio	10	10	10	10
Asistenční systémy	10	7	7	8
Mezísoučet	75	54	52	57

	BODY MAX.	HYUNDAI	MINI	VW
Životní prostředí				
Vnější rozměry	15	10	9	9
Pohotovostní hmotnost	15	11	10	11
Emise CO ₂	20	9	9	9
Škodliviny	5	2	5	3
Vnější hlučnost	5	2	3	1
Ekologické technologie	40	9	11	11
Mezísoučet	100	43	47	44

	BODY MAX.	HYUNDAI	MINI	VW
Celkem – technika	675	430	448	448
Umístění		3.	1.	1.

	BODY MAX.	HYUNDAI	MINI	VW
Náklady				
Základní cena	70	47	28	29
Zůstatková hodnota (Eurotax)	10	8	10	7
Pojištění	15	9	7	7
Servis	15	6	8	10
Záruky	15	13	6	6
Mezísoučet	125	83	59	59

	BODY MAX.	HYUNDAI	MINI	VW
CELKEM	800	513	507	507
Umístění		1.	2.-3.	2.-3.
Výsledná cena v Kč		939 990	1 140 100	1 129 900
Cena za bod v Kč		1832	2249	2229
Poměr cena/výkon		1.	3.	2.



Kona N možná není tak precizně vyladěná jako dnešní soupeři, handicap ovšem dohání mnohem nižší cenou a takřka plnou výbavou

JCW Countryman a Volkswagenu T-Roc R musíte zaplatit. Také z tohoto důvodu si korejský nováček odváží zlatou medaili. V rámci poměru ceny, výkonu a užité hodnoty je zkrátka lepší. Sokové jsou však propracovanější, rychlejší a prostornější. Finální rozhodnutí proto bude čistě individuální.

Pro hyundai se i navzdory vítězství díky racionálním kvalitám však jedná o skvělé vysvědčení, jež ukazuje ob-

rovský technický pokrok, který Korejci za posledních deset let ušli. Ještě nedávno by o podobném modelu zcela jistě neuvažovali. Skvěle vyladěný Hyundai i30 N jim ovšem dodal odvahy, díky čemuž dnes můžete sáhnout jak po výše zmíněné dvojici ostrých modelů, tak po neméně nabroušeném i20 N, které v našem srovnání v Auto Tipu 16/21 dokázalo porazit Fiestu ST i klasické Mini John Cooper Works.

Umístění Maximální počet bodů 800



1. Hyundai Kona N Hlučná a tvrdá, ale také osobitá a velmi zábavná. Taková je nejsilnější kona, kterou navíc dostanete prakticky v plné polní. **513 bodů**



2.-3. Mini JCW Countryman Esteticky nejzajímavější, jízdně prvotřídní, ale trochu drahé a otělé. Jako celek ale funguje téměř na čistou jedničku. **507 bodů**



2.-3. Volkswagen T-Roc R Neskutečně efektivní SUV s nejlepším řízením a prostornou kabinou doplácí na laciný interiér. Snad tuhle bolístku facelift vyřeší. **507 bodů**



ZÁVĚR
Redaktor
ONDŘEJ ŠÁMAL

Kona N představuje skvělou nabídku. Za necelých 940 tisíc totiž dostanete kompletní balíček s výkonem 280 koní. Osobně bych sice sáhl po celkově vynikajícím countrymanu, hyundai bych ovšem rozhodně nepodceňoval.