

SROVNÁVACÍ TEST

Hyundai Ioniq 5 vs. Mercedes-Benz EQB

Budoucnost na dva způsoby



Hyundai Ioniq 5
225 kW 4x4

72,6 kWh
Z 10 na 80 % kapacity
za 18 minut

Futuristický Ioniq 5 jsme postavili proti až sedmimístnému Mercedesu EQB, který na rozdíl od soupeře z Koreje vychází z konvenčního modelu se spalovacím motorem se všemi plusy i minusy.

■ Považuji se za racionálního příznivce elektromobility. Do města a na krátké trasy je to zkrátka nejefektivnější řešení, které vám v dnešní době ušetří spoustu peněz na provozu. Pokud však neparkujete na vlastním místě či v garáži a nemáte možnost pravidelného pomalého dobíjení ze zásuvky či z wallboxu, bezemisní vůz si nekupujte. Tohle je totiž základní podmínka, abyste z fosilních paliv přesešli na elektřinu a nelitovali toho. Jestliže patříte mezi tyto šťastlivce a brousíte si zuby na nějakou novinku bez burácejícího motoru pod kapotou, máme pro vás hned dva návrhy (a v čísle další, včetně domácí Škody Enyaq Coupé).

Jedním z hlavních znaků elektromobility je smazávání technologických rozdílů. Čínské a jihokorejské značky díky tomu bleskově dohnaly (a mnohdy i pře-

Využití již existující platformy spalovacího modelu je rychlé a docela levné řešení. Naráží ovšem na limity ohledně vnitřního prostoru, který je u Hyundai Ioniq 5 naopak obrovský.

skočily) zavedené evropské a americké automobilky. Příkladem budiž Hyundai, jehož Ioniq 5 po stránce designu i techniky patří na samotnou špičku celého segmentu bezemisních aut. Nepřehlédnutelná karoserie kombinující modernu s prvky retra skvěle maskuje rozměry. Přes 4,6 metru dlouhý hyundai profituje z čistě elektrické platformy e-GMP s třímetrovým rozvorem, díky kterému je v kabině nebývale místa.

Naproti tomu EQB ani nijak zvlášť výrazně neskrývá svůj původ v povedeném Mercedesu GLB. Ve Stuttgartu tedy vyhodili spalovací motor, místo kterého dopředu nainstalovali elektrickou jednotku a celek doplnili bateriovými články. V tomhle případě se navíc jedná dokonce o dvoumotorovou verzi s pohonem všech kol (a tedy motorem na každé

nápravě) a systémovým výkonem 215 kW. Konvenční architektura znamená podstatně méně vzdušnou kabinu. Dimenze vozu jsou totiž stavěné jinak. Přední část, původně ukrývající spalovací agregát, je pro elektrovůz zbytečně dlouhá a nevyužitá. V obou řadách sedadel je proto méně místa než v Ioniq 5, kratším o pět centimetrů. Do Jižní Koreje míří další plusové body za slušný zavazadelník, který pojme 527 až 1587 litrů. Mercedes má kapacitu v základu nižší (495 l), po sklopení sedadel ovšem odveze více než 1,7 kubíku.

Dvě elektrické jednotky najdeme také v hyundaii, jehož test jsme v téhle konfiguraci přinesli v letošním čísle 3. Tomu na vzdušnosti neubírá ani trochu ponuré černé kožené čalounění. Dvojici velkých displejů doplňuje útlý panel kombinu- ▶




Mercedes-Benz EQB
215 kW 4x4

66,5 kW
Z 10 na 80 % kapacity
za 32 minut

SROVNÁVACÍ TEST



MERCEDES-BENZ EQB 350 4MATIC

Zavazadelník německého elektromobilu pojme slušných 495 až 1710 litrů. Zadní opěradla jsou dělitelná v poměru 40 : 20 : 40, ložná plocha je téměř rovná. Nakládací hrana leží 73 cm vysoko (1). Displej s 10,25" před řidičem nabízí čtyři různé layouty. Čitelnost údajů je velmi dobrá (2). Růžově zbarvené lamely výdechů ventilace jsou pro elektrické Mercedesy EQ charakteristické (3). Kombinace klasiky s dotykovými ploškami není moc šťastná (4). Reagují totiž až příliš citlivě. Váleček by byl rozhodně praktičtější. Přední sedadla nenabízejí přešršel opory, jsou však moc příjemná a komfortní. V horní části jim ale chybějí centimetry do šířky (5). Interiér

známe již z konvenčních kompaktních mercedesů. Oba displeje mají ostrou grafiku, středový promptně reaguje na povel. Díky bohu za fyzické ovladače ventilace, s nimi si ideální teplotu a režim klimatizace během mžiku nastavíte i za jízdy. Body k dobru Mercedesu EQB připsujeme též za kvalitní zpracování kabiny. Škoda že sem tam narazíte na lacíné tvrdé plasty. To zrovna není nejlepší vizitka auta za minimálně 1,55 milionu (6). Docela citlivě reaguje také touchpad na středovém tunelu. Spolu s ním zde najdete i přepínače jízdních režimů (7). V druhé řadě je místa dostatek. Zamrzí však nízko umístěná lavice. Zejména vyšší cestující budou mít trochu problém najít komfortní pozici. Posuvná sedadla v druhé řadě jsou bez příplatku. Za třetí řadu, která zatím není u elektromobilů tak běžná, zaplatíte snesitelných 26 182 korun (8).

jící fyzické ovladače s dotykovými plochami. Podobně to má také Mercedes EQB, jehož kabina je de facto totožná s tou v GLB. To znamená vyspělý multimediální systém MBUX, vysokou kvalitu zpracování a příjemné klasické ovladače ventilace. Výkony obou vozů jsou hodně podobné (225 vs.

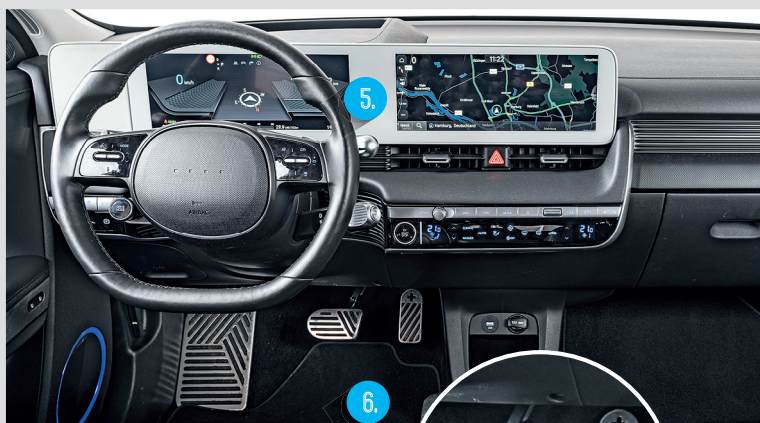
EQB i jeho sourozenec GLB představují kompaktní SUV se slušným vnitřním prostorem

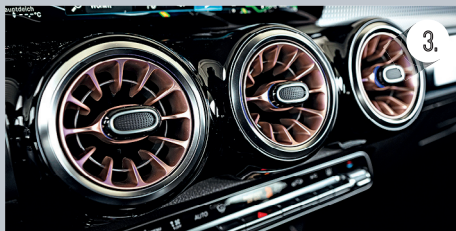
215 kilowattů), výrazněji se však liší točivé momenty. Zatímco mercedes z obou motorů vymáčkne 520 N.m, hyundai dokonce 605. Ioniq je navíc primárně zadokolka. Zadní elektromotor má 160 kW, kdežto v EQB pouze 75 kilowattů. Rozdíl se projevují zejména v dynamice. Při startu z místa i v rámci pružné akcelerace je korejec vždy do

kolik desetin sekundy svižnější. Navíc se rozjede až na 185 km/h, německý reprezentant se zastaví už na stošedesátce. Oba vozy váží přes 2,1 tuny, o chlup lehčí ioniq ovšem dostal o šest kilowatthodin kapacitnější akumulátor. S ním teoreticky ujede až 430 km, o dvacet kilometrů dál než soupeř. Pedál akceleračního uvolnění v ioniqu na povel pravé nohy



Spektakulární není pouze exteriér, ale také kabina, byť v tmavém provedení to tolik nevynikne. Zpracování odpovídá prémiovému segmentu.





Ve srovnání s ioniqem působí kabina EQB docela konvenčně. Interiér je ostatně shodný se spalovacími kompakty od Mercedesu.

reaguje citlivěji. Rekuperaci si můžete nastavovat hned ve třech stupních (od slabé až po silnou). Na rozdíl od Škody Enyaq ovšem pádla rekuperace pod volantem nereagují na změnu při brzdění nožním pedálem, což není moc praktické. V nejsilnějším módu můžete vůz řídit pouze akcelerátorem. Po uvolnění totiž dokáže elektromobil zcela zastavit.

Design vozu odkazuje na první generaci Hyundai Pony, prvního svěbytného modelu korejské automobilky. Tohle se návrhářům fakt povedlo!

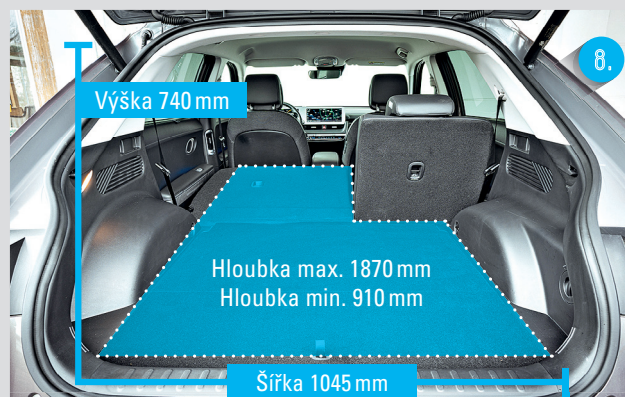
Díky silnějšímu zadnímu motoru má vůz dostatek trakce, řízení vás pod náporem síly netáhá za ruce a auto celkově funguje parádně. Kdyby dostalo adaptivní tlumiče, dokonce by ještě lépe zvládalo silniční nedokonalosti. Mercedes EQB už tolik agilní není. A také brzdí o něco hůř. Spolu s tím se musíte smířit s klidnějším charakterem EQB, což není vždy

na škodu. Třeba podvozek pruží jako volano ze staré školy. Mercedes se lehce pohupuje, zvláště na dlouhých hrbolech. To hyundai má odpružení tvrdší a méně poddajné. Německý vyslanec potěší také přímějším, přesnějším a komunikativnějším řízením. Skvěle funguje automatická rekuperace, která sbírá data z předního radaru, navigace a doprav-

HYUNDAI IONIQ 5

Pod středovým displejem najdete fyzické ovladače hlasitosti rádia a tlačítka pro přímý vstup do některých složek multimédií. Škoda že ventilace ovládáte na panelu s dotykovými ploškami. Občas totiž nereagují na první dobrou. Navíc chybí piktogram, který by vypnul klimatizaci. Tu vyřadíte v menu na displeji. Stejně tak zapínáte i vyhřívání a odvětrávání sedadel (1). Centrální obrazovka je se svými 12,25 palce větší než v Mercedesu EQB. Nabídka palubního systému je dobře strukturovaná, ačkoliv zadávání přesných adres v navigaci by mohlo být jednodušší (2). Tlačítka na volantu fungují úplně bez problémů. I když plošky vypadají jako dotykové, reagují až na stisknutí. Kulatým knoflíkem pod nimi volíte mezi jízdními režimy (3). Přední relaxační sedadla s odvětráváním a elektric-

kou podnožkou jsou součástí balíčku Premium za 80 000 Kč. Mají poddajné polstrování, chybí jim však větší boční opora (4). Na rozdíl od malé obratovky v enyaqu je plnotučný displej v ioniqu (12,25") alespoň k něčemu. Zobrazuje totiž kompletní jízdní údaje, přičemž v závislosti na jízdním módu mění podobu schématu (5). Platforma e-GMP se postarala o třímetrový rozvor a plochou podlahu, která usnadňuje nastupování i rozmístění nohou. Díky absenci spalovacího motoru je vpředu pro končetiny místa dost (6). Placu je opravdu habaděj. Jestliže zvolíte zmíněný balíček Premium, dostanete ještě elektricky posuvná zadní sedadla (7). Do zavazadelníku naskládáte 524 až 1587 litrů. Nakládací hrana je ve výšce 75 centimetrů (8).



SROVNÁVACÍ TEST

Technické údaje

	HYUNDAI	MERCEDES
Motor vpředu	Synchronní elektromotor	Asynchronní elektromotor
Výkon předního motoru (kW)	70	140
Motor vzadu	Synchronní elektromotor	Synchronní elektromotor
Výkon zadního motoru (kW)	160	75
Točivý moment vpředu/vzadu/celkem (N.m)	255/350/605	370/150/520
Systémový výkon (kW)	225	215
Nejvyšší rychlost (km/h)	185	160
Převodovka	jednostupňová	jednostupňová
Poháněná kola	všechna	všechna
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
Pneu rozměr	255/45 R 20 Y	235/45 R 20 T
Pneu typ	Michelin Pilot Sport 4 SUV	Pirelli P Zero Elect MO
Maximální dojezd (km)	430	410
Normovaná spotřeba (kWh/100 km)	19,0	18,7
Typ akumulátoru	Li-Ion	Li-Ion
Využitelná kapacita (kWh)	72,6	66,5
Dobíjecí výkon (kW)	až 11/220	až 11/100
Dobíjecí konektor	vzadu vpravo (CCS)	vzadu vpravo (CCS)
Vnější hlučnost dB [A]	69	66
Brzděný/nebrzděný přívěs (kg)	1600/750	-
Objem zavazadelníku (l)	527-1587 (+24 vpředu)	495-1710
Délka x šířka x výška (mm)	4635 x 1890 x 1605	4684 x 1834 x 1667
Rozvor (mm)	3000	2889
Výrobní závod	Ulsan, Jižní Korea	Kecskemét, Maďarsko

Záruky

Emisní norma	-	-
Záruka na vůz	5 let/bez omezení	2 roky/bez omezení
Záruka proti prorozivění	12 let	30 let
Záruka mobility	5 let	doživotní
Servisní interval	30 000 km/2 roky	25 000 km/1 rok
Záruka na akumulátor	8 let/160 000 km	8 let/160 000 km

Naměřené hodnoty

Zrychlení	0-50 km/h (s)	2,0	2,4
	0-100 km/h (s)	5,3	6,0
	0-130 km/h (s)	8,8	9,5
	0-160 km/h (s)	14,3	-
	0-180 km/h (s)	20,3	-
Pružnost	60-100 km/h (s)	2,9	3,1
	80-120 km/h (s)	3,8	4,0
	Pohotovostní/užitečná hm. (kg)	2101/439	2116/464
Rozložení hmotnosti př./z. (%)	50/50	50/50	
Průměr zatáčení vlevo/vpravo (m)	12,5/12,5	11,4/11,5	
Výška posazu (mm)	650	650	
Brzdy studené ze 100 km/h (m)	35,4	36,6	
Brzdy zahřáté ze 100 km/h (m)	34,4	36,5	
Vnitřní hlučnost při	50 km/h (dB[A])	57	57
	při 100 km/h (dB[A])	65	64
	při 130/160 km/h (dB[A])	68/72	67/-
Úsporná jízda (kWh/100 km)	19,7	23,4	
Spotřeba v testu* (kWh/100 km)	27,4	28,5	
Odchylka	+44	+52 %	
Sportovní jízda (kWh/100 km)	33,4	30,9	
Emise CO ₂ (g/km)	0	0	
Dojezd na plnou nádrž (km)	260	230	

*Na 155kilometrovém okruhu zahrnujícím město, okresky a dálnice

Ceny (Kč) a vybavení

Základní cena modelu	Eco 125 kW, 58 kWh: 1 099 990	EQB 250: 1 393 920
Testovaná verze	Power 225 kW, 73 kWh 4x4	EQB 350 4Matic
Základní cena testované verze	1 469 990	1 550 010
Dvouzónová klimatizace	S	S
Tepelné čerpadlo	S	S
Vyhřívání předních sedadel	S	9148
Přední a zadní parkovací senzory	S/S	S/S
Kožené čalounění	80 000 (paket Premium)	40 693
Panoramatické parkování	paket Premium	12 933
LED světlomety	S	S
Navigace	S	S
Tažné zařízení	11 863	N
Adaptivní podvozek	N	31 229
Head-up displej	paket Premium	96 183 (sada Premium Plus II)
Metalíza	od 19 900	od 19 873

S - sériová výbava, N - nenabízí se

HODNOCENÍ

	BODY MAX.	HYUNDAI	MERCEDES
Karoserie			
Prostornost vpředu	15	14	12
Prostornost vzadu	15	14	11
Pocit prostornosti	5	5	4
Zavazadelník	15	11	10
Vnitřní variabilita	10	6	6
Užitečný náklad	10	5	6
Hmotnost přívěsu	5	3	0
Přehlednost	10	7	8
Kvalita zpracování	20	17	18
Funkčnost	10	8	9
Bezpečnostní výbava	10	7	7
Meziosočet	125	97	91

Komfort

Nástup do vozu	10	8	8
Pozice sedadel	10	8	9
Sedadla vpředu	15	12	13
Sedadla vzadu	10	7	6
Ovladatelnost	10	7	8
Pérování	30	23	25
Vnitřní hlučnost	10	7	8
Aerodynamický hluk	10	9	9
Komfortní výbava	15	15	11
Klimatizace	10	6	6
Asistenční systémy	20	14	16
Meziosočet	150	116	119

Pohon

Zrychlení	15	14	13
Pružnost	15	13	13
Největší rychlost	5	2	1
Kultura běhu motoru	10	10	10
Točivost/Reakce na plyn	10	9	8
Převodovka	15	15	15
Nabíjení/Tankování	15	9	5
Spotřeba v testu	30	24	24
Jízdní dosah	10	3	3
Meziosočet	125	99	92

Jízdní dynamika

Ovladatelnost	20	18	18
Směrová stabilita	5	5	5
Agilita	20	14	13
Rízení	20	14	15
Trakce	5	5	4
Stopový průměr otáčení	10	3	5
Brzdy	20	14	10
Meziosočet	100	73	70

Konektivita

Telefon	10	10	10
Navigace	25	18	20
On-line funkce/aplikace	20	16	19
Audio	10	10	10
Asistenční systémy	10	7	9
Meziosočet	75	61	68

Životní prostředí

Vnější rozměry	15	5	6
Pohotovostní hmotnost	20	9	9
Emise CO ₂	20	20	20
Vnější hlučnost	5	3	4
Ekologické technologie	40	34	32
Meziosočet	100	71	71

Celkem – technika

Celkem – technika	675	517	511
--------------------------	------------	------------	------------

Umístění	1.	2.
----------	----	----

Náklady

Základní cena	75	27	23
Zůstatková hodnota (Eurotax)	10	8	10
Pojištění	15	8	7
Servis	10	8	10
Záruky	15	13	8
Meziosočet	125	64	58

CELKEM	800	581	569
---------------	------------	------------	------------

Umístění	1.	2.
----------	----	----

Výsledná cena v Kč	1 469 990	1 550 010
--------------------	-----------	-----------

Cena za bod v Kč	2530	2724
------------------	------	------

Poměr cena/výkon	1.	2.
------------------	----	----

Chalupáři mají smůlu

Na rozdíl od ses-
terského Merce-
desu EQA není
EQB homologová-
no s tažným
zařízením. Je to
kvůli možnosti
třetí řady sedadel.

Slušný rozdíl

Se zahřátými
kotouči dokázal
ionik ze stovky
zastavit o více než
dva metry dříve
než mercedes.
Zastudena se
rozdíl smrskne na
120 centimetrů.



Hyundai působí jako posel z budoucnosti, kterým minimálně z pohledu techniky i je. To Mercedes vsadil na konvenčnější koncept. I z hlediska designu.

ních značek a upravuje rychlost vozu dle potřeby. Škoda že EQB neumí v případě ovládní jedním pedálem zcela zastavit.

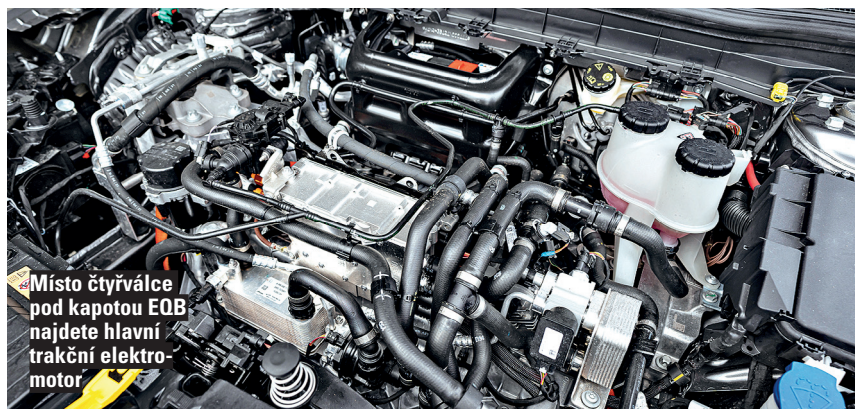
Výše zmíněných papírových dojezdů oba elektromobily dosáhnou za ideálních podmínek. Místo vlahého jarního počasí na ně však čekala studené zimní podmínky. Spotřeba hyundaie proti nor-

movaným číslům vyrostla o 44 %, u Mercedesu dokonce o 52 procent. Dojezdy se proto zkrátily na mrzkých 260, respektive 230 kilometrů. To je na rodinné modely za milion a půl opravdu hodně málo. Zvláště když byste se kvůli zachování kondice akumulátoru měli pohybovat v co nejužším spektru

jeho kapacity (tedy maximálně 20 až 80 %). Hyundai Ioniq 5 naštěstí boduje 800V sítí s rychlodobíjením o výkonu až 220 kW. To Mercedes-Benz EQB se musí spokojit se sto kilowatty. V praxi je také o osmdesát tisíc dražší. I proto se musí před povedenějším Hyundaiem Ioniq 5 sklonit.



Pod nijak zvlášť vzhledným plastovým krytem se nachází další odkládací prostor se 24 litry třeba na dobíjecí kabel



Místo čtyřválců pod kapotou EQB najdete hlavní trakční elektromotor

Umístění

Maximální počet bodů 800

1.



581 bodů

Hyundai Ioniq 5 Skvěle vypadá, je prostorný, technicky vospělý, dynamický a za docela slušné peníze. Ještě poladit podvozek a spotřebu a bude téměř bez chyb.

2.



569 bodů

Mercedes EQB Platforma pro konvenční auta je sice levnější, má ovšem své limity. Zejména co se týče hospodaření s vnitřním prostorem. V tom EQB na Ioniq ztrácí.



ZÁVĚR
Redaktor
ONDŘEJ ŠÁMAL

Jako univerzální řešení pro všechny jsou bateriové elektromobily nepraktické a nepředvídatelné.

Spousta řidičů ovšem denně ujede do 100 kilometrů, pro takové jsou ale bezemisní auta ideální. A Hyundai Ioniq 5 jim dokazuje, že dokáže lehce porazit i prémiovou konkurenci. Tomu bych se přitom ještě před deseti lety zasmál.

Foto a zdroj: Auto Bild