



# ⟨ Další eNKO v řadě

Dokáže splnit sportovní crossover Kona N velká očekávání pramenící z techniky, která se už osvědčila u i30 N? To jsme zjišťovali nedaleko slovenské obce Orechová Potôň.

**N**ěkteří už určitě tuší, že k slovenské vesnici Orechová Potôň se nejedí kvůli nádherným scenériím plným klikatých okresek. Právě tady najdeme okruh Slovakia Ring, a právě zde jsme měli možnost poprvé vyzkoušet sportovní novinku značky Hyundai v podobě crossoveru Kona N. Příležitost to byla zcela ideální, protože kromě ostré Kony se po okruhu jezdilo i se všemi verzemi i30 N. Obstojí malé sportovní laděné SUV na závodním okruhu? A dovede navázat na svého staršího sourozence, který si již dokázal u příznivců hot-hatchů vydobýt více než solidní renomé?

Předpoklady ke kladným odpovědím na obě zmíněné otázky má Hyundai Kona N skoro ideální. Recept, podle kterého divize N v čele s (právem) opěvovaným šéfem Albertem Biermannem staví sportovní Hyundai, se totiž od dob i30 N neměnil. Vzal se základní vůz a tomu byla nadělena spousta úprav, přičemž prim hraje technika a funkčnost. Design pak tyto změny následuje. Žádné zbytečné ozdoby a falešné parádky zde nehledejte.

Kona N se na rozdíl od i30 N prodává pouze v jediné specifikaci, a sice v té výkonnější, u základního hatchbacku označované jako Performance. Na přední nápravě tak najdete elektronicky řízený diferenciál, kotoučové brzdy mají velikost 360 mm vpředu a 314 mm vzadu, upravené odpružení využívá elektronické tlumiče a zadní náprava je víceprvková. Standardní Kony mají víceprvek pouze v kombinaci s pohonem všech kol. Vůz stojí na kovaných devatenáctkách, obutých do pneumatik Pirelli P-Zero a vyvinutých na míru sportovním Hyundaiům, což dokládá označení HN (Hyundai N). Zároveň došlo na vyztužení základní karoserie. Inženýři přidali dodatečné bodové svary a několik výtuh. Stejně tak byl rozšířen rozchod kol. Oproti nejrychlejší standardní verzi 1,6 T-GDI postavené na osmnáctkách činí rozdíl vpředu rovných 20 mm. Vzadu to je 7 mm.

Pod kapotou nemůže být nic jiného než přeplňovaný dvoulitrový odpovídající nejnovější specifikaci známé z modernizované i30 N Performance. Parametry jsou shodné, maximum je 280 koní a 392 Nm. Jedinou možností pro Konu N



## Hyundai Kona N

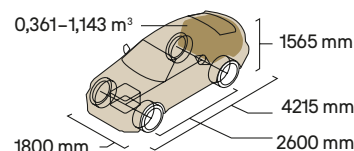
### MOTOR

Vpředu napříč uložený přeplňovaný čtyřválec. Zdvihový objem 1998 cm<sup>3</sup>. Největší výkon 206 kW (280 k) při 5500–6000 ot/min. Největší točivý moment 392 Nm při 2100–4700 ot/min. Samočinná osmistupňová převodovka. Pohon předních kol, diferenciál e-LSD.

### KAROSERIE

Samonosná. Kabina pětimístná pětidveřová. Objem palivové nádrže 50 l.

### ROZMĚRY A HMOTNOSTI



Pohotovostní/úžitková hmotnost 1510/500 kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1600/700 kg.

### JÍZDNÍ VÝKONY

Zrychlení 0–100 km/h za 5,5 s, nejvyšší rychlost 240 km/h. Spotřeba paliva (kombinace) 8,5 l/100 km.

### ZÁKLADNÍ CENA

939 990 Kč vč. DPH

### CENA TESTOVANÉHO VOZU

949 990 Kč vč. DPH

### HODNOCENÍ

Jízdní vlastnosti blízké i30 N

Široké možnosti nastavení vozu

Charakterní motor

– Absence manuální převodovky v nabídce

je osmistupňová dvouspojková převodovka. Pro úplnost, jedná se o technologii s takzvanými mokkými spojkami, kdy olej v převodovce snižuje opotřebení spojek a zlepšuje chlazení. O jeho oběh se starají dvě olejová čerpadla. Než divize N prohlásila nový automat, který se objevil už také u i30 N, za hotový, obkroužily s ním testovací prototypy na Nürburgringu plných 1350 kol.

Vnější vzhled automobilu je charakteristický většími nasávacími otvory vpředu. Ty mimo jiné zajišťují zlepšené chlazení brzd. Vzadu najdeme dvojitý střešní spoiler a dvě rozměrné koncovky výfuku. Paleta barev zahrnuje i nový odstín Sonic Blue, speciálně určený pro tento sportovní crossover. Odstín je trochu jiný ve srovnání s barvou Performance Blue známou z i30 N i soutěžních speciálů kategorie WRC. Interiér kopíruje i30 N, pouze volant má trochu jinak uspořádaná tlačítka s výrazným červeným čudlíkem NGS. Jde o jednu z mnoha funkcí určených pro sportovní jízdu. Stiskem tohoto tlačítka se celé auto na 20 sekund nastaví do režimu maximální možné dynamiky bez ohledu na to, jaký zrovna máte zvolený režim jízdy. Jde o ideální pomůcku pro předjíždění nebo pro chvíle, kdy náhodou přijedete k nějaké zajímavé okreskové pasáži. Něco podobného nabídlo už před časem svým zákazníkům Porsche.

Jízdu Kona N ani trochu nezklame. Po přeseďnutí z i30 N si jen musíte chvíli zvykat na vyšší posaz, tím ovšem veškeré odlišnosti v podstatě končí. Chování zcela koresponduje s tím, co známe z hatchbacku. Ano, pokud přeskóčíte z i30 bezprostředně do Kony, asi poznáte o nějakých 30 kg vyšší hmotnost a vyšší těžiště dané mimo jiné světlou výškou podvozku větší o přibližně 4 cm u crossoveru, rozdíl ale není nijak dramatický. Kona N je stejně zábavná a stejně dynamická jako základní hatchback. Na Slovákia Ringu svým nižším sourozencům stačila bez sebemenšího problému.

Interiér důsledně následuje i30 N, a to včetně speciálních tlačítek na volantu. Největším rozdílem oproti hatchbacku je vyšší posaz



Vpředu mají brzdy průměr 360 mm, vzadu 314 mm. Součástí každé Kony N je také elektronicky řízený diferenciál

