

# NABÍJEČ Z BUDOUCNOSTI

Kdyby Marty McFly v trilogii *Návrat do budoucnosti* necestoval v čase v DeLoreanu DMC-12, klidně by mohl sedět za volantem Hyundai Ioniq 5. Takhle totiž vypadá automobilová budoucnost.

📍 ONDŘEJ KINKOR

📍 MICHAEL TOMĚŠ







# N

Není na domácím hřišti. Možná proto jeho nástup není na rozdíl od Škody Enyaq iV tak vidět, ale kdo vážně přemýšlí o tom, že tankovací pistoli vymění za dobíjecí stojan s elektřinou, měl by začít koukat po autosalonech s písmenem H ve znaku.

Hyundai se totiž definitivně proměnilo. Z vysmívané korejské automobilky, jak to dlouhé roky tak nějak prostě bylo, se stal tvrdý soupeř evropských značek. A nejenom v kategorii „auto pro české chalupáře“, ale nově i tam, kde se při nákupu utráčí víc než milion a použít se to nejmodernější, co se dá vůbec vymyslet.

Ta změna přijít musela. Finanční krytí obrovského korejského



koncernu, vývojové centrum na starém kontinentu, asijská urputnost a skutečné světové špičky automobilového designu, které si prošly automobilkami, jako jsou Bentley, Audi, Volkswagen nebo italské Lamborghini.

Když tohle na začátku poskládáte vedle sebe, není se vůbec čemu divit, že vám na konci výrobní linky vypadne Ioniq 5. Auto, které se evidentně ničeho nebojí, protože když už v úvodu padla zmínka o elektrické škodovce, ten rozdíl na první pohled nemůže být markantnější. Zatímco Enyaq se snaží neděsit potenciální zájemce o elektromobilitu výraznou jinakostí a zvenku i uvnitř se tváří jako běžné auto, Ioniq prostě šlápl na pedál a na okolí svým vzhledem přitom pokřikuje, jak moc je jiný.

A funguje to, protože každé druhé zaparkování generovalo zájemce, který se přišel podívat blíž. A slovo budoucnost zaznělo vlastně pokaždé. Přitom design paradoxně hodně sází na to, co tu kdysi bylo. Právě zmínka o Itálii o pár řádků výš nepadla náhodou. Když se totiž na Ioniq 5 podíváte, inspiraci slavnou italskou školou nejde nevidět. Teď si jen vybrat, jestli má nové Hyundai blíž ke slavné Lancii Delta Giorgetta Giugiaro, nebo Fiatu 127, dílu další designérské hvězdy Pia Manzù.

Dost ale vzpomínání. Jaký Ioniq 5, jehož název vznikl spojením slov ion (iont) a unique (jediněčný) vlastně je? Je velký, přáte-



lé. Přitom to není „esúvěčko“, do kterého vyskakujete a po usazení sledujete svět z nadhledu. Ioniq je běžné pětidveřové auto, které ale někdo nafoukl a vzniklou bublinu zase zpátky slisoval do rovných a ostrých tvarů.

Co asi nejvíc posouvá vzhled Ioniq 5 ke světlým elektrickým zítřkům, jsou pixelová světla. Vpředu vítězí hranatý kubismus, vzadu vtipná počítačová grafika. Vypadá to dobře, funguje to dobře. Je ale jedno místo, kde to dře. Bohužel to, které používáte několikrát denně. Jmenuje se klika.

Tu má Ioniq sice strašně efektně zapuštěnou, takže při otevření je potřeba nejdřív zmáčknutím vyklopit a potom zatáhnout, jenže praktičnost abyste tady hledali lupou. A stej-

ně ji nenajdete. Řešením tak bude její automatické vysouvání, jenže nejsou čipy, není automatické vysouvání. Až budou čipy, klika vyjede sama.

To teorie o nafouknutí je asi nejlépe poznat uvnitř, kde kolem sebe máte tolik místa, že si v něm můžete dávat ranní rozcvičku. Trocha srovnání - Ioniq má rozvor, což je vzdálenost mezi koly, která je pro prostornost kabiny skoro ten hlavní údaj, rovně tři metry. Konkurenční Enyaq je v tomhle o necelého čtvrt metru slabší, což je prostě znát.

Větší prostorností hodně pomáhá i chybějící středový panel mezi sedadly, který nahradil... no prostě něco jako stoleček na dva kelímky s pitím. Kdyby to nestačilo, pod palubní desku klidně můžete píchnout ještě







velkou lahev. Co v ní bude, je každého věc. Ta obří hráz mezi řidičem a spolujezdcem, která je dnes v autě běžně, přitom vůbec nechybí. Peněženka, mobil, klíče. Tohle všechno dáváte do přihrádky, která je sice mezi sedadly, ale dá se posouvat tak, že o ní ani nevíte.

Unavení po dlouhé cestě? Pak si klidně můžete dát oraz, protože obě přední sedadla se dají sklopit do polohy, která nemá daleko k pohodlí slavné Eames Lounge Chair. Ale ne že si sklopite jen opěrák a konec. Nene, tohle umí víc. Stisknete tlačítko, motorčky začnou bzučet a Ioniq si vás i se sedákem pěkně uloží skoro až do polohy ležmo. Hezky jako u zubaře.

Tohle nastavení sedadel tam samozřejmě není náhodou.

Vývojáři přemýšleli a docvaklo jim, že s elektromobilem budete trávit čas dobíjením, které není otázkou pěti minut. Takže zatímco auto si sosá elektřinu, vy si na pohodu dáváte šlofika. Vyzkoušeno za vás.

Nabíjení sice není tak rychlé jako tankování, ale nepočítejte s tím, že prospíte hodiny. Porsche Taycan, Audi e-tron GT. A taky tohle Hyundai Ioniq 5. Tahle auta mají 800voltovou architekturu, která dokáže elektroměr nabíječky roztočit pekelně rychle. Výsledkem je to, že když nabijete na nabíječce s výkonem 350 kilowattů, z deseti na osmdesát procent kapacity baterie máte nasosáno za necelých dvacet minut. Za pět minut sto kilometrů. Teď ještě aby v Česku míst s takovými superrychlými nabíječkami bylo

víc, než kolik má prstů na rukou kompletní člověk.

Když dojde na jízdu, Ioniq 5 nadnáší, pluje, nedrnčí. Zrychluje mírně řečeno efektně, což je u lepšího elektromobilu dnes už běžná věc, ale bavit vás to nepřestane. Co už je o něco méně zábavné, je to nekončící fukání na displej, když chcete ovládat... vlastně skoro všechno. Tenhle dotykový mor se vymýtít asi hned tak nepodaří. Chápu, je to daň za moderní, futuristický design interiéru, kterému vévodí dva velké displeje, ale umím si představit, že to docela dost řekněme méně progresivních řidičů může od koupě vcelku spolehlivě odradit.

Na druhou stranu... Už tady taky byla řeč o chatařích, tak se k nim ještě vrátíme. Ani futuristické Hyundai je totiž nenechá na holičkách. Třeba když si méně radikální náčelník trampské osady bude potřebovat nařezat dřevo elektrickou motorovou pilou. Nebo se na YouTube podívat na tutorial, jak na kytaře zahrát Tulácký ráno. Všechno tohle v pohodě zvládne. Ioniq z něj udělá náčelníka 4.0. A to i když nejbližší elektrický sloup bude kilometry daleko.

Bude jen stačit zapojit zásuvku do auta a sosat elektřinu tak dlouho, dokud bude mít jistotu, že z osady taky zvládne k nějaké nabíječce dojet. Auta dnes sice umějí nabíjet motorovky, obráceně to ale nefunguje. Zatím. Možná. 🚗

## HYUNDAI IONIQ 5

Výkon: 160 kW (217 koní)

Max. dojezd: 481 km

Spotřeba: 166 Wh/km

Max. rychlost: 185 km/h

Zrychlení z 0 na 100: 5,2 s

Cena: 1 269 000 Kč

Pozn.: verze 73 kW, 2WD