

Hyundai Kona Electric - elektriga Eestile tiir peale

4 aastat tagasi Autor: [Marko Habicht](#)



Elektriautod on kallid, sõita nendega kuhugi ei saa, aku on tühi, laadida ei ole kuskil jne. Vähemalt selline tunne jääb, kui lugeda ükskõik millist autogruppi, kus vähegi keegi suvatseb mainida, et elekter on tulevik.

Prooviks ise? Kahjuks autosid antakse proovisõiduks vaid tunniks ning selle ajaga ei jõua akut tühjaks sõita ega täis laadida.

Kuidas oleks elektriautoga elada? Tegelikult...

Mitte ulmeliste raketidega nagu Teslad ja e-Tronid ja Taycanid, aga päris tavalise autoga, mis on juhtumisi elektriline? Topauto Tartu andis Siim Kinnasele võimaluse järele proovida ja nii siis suhiseski ühel kenal hommikul [Topauto Tartu esinduse](#) platsilt ära tutika Hyundai Kona Electricu 64 kW mudeliga, et tema praktilisus nädala jooksul pere- ja tööautona proovile panna.

[Siim Kinnas](#) on auto- ja tehnikahuviline deep-tech ettevõtete ärikonsultant ja fotograaf, kes sõidab oma Volvo XC70-ga 30-40k km aastas ning unistab Teslast. Ja Polestar 2-st. Ja Astonist. Ja Koenigseggist... ehk auto☐#%&.

Millega siin tegu on?

Hyundai Kona Electric on ühelt poolt justkui tavaline Hyundai Kona, mille saab lisaks bensiini-, diisel- ja hübriidajamile nüüd osta ka täiselektrilisena. Sinul, kui sa oled jõudnud Kona kui automodeli ostmise kaalumiseni, on lihtsalt vaja teha valik, milline ajam sinu soovide ja vajadustega kõige paremini sobitub.

Veeldatud dinosauruste asemel elektri abil liikuv Kona eristub oma fossiilsetest suguvendadest siiski märgatavalt. Välimikus on suurim erinevus ninas – elektrilisel Konal ei ole õhuvõret ning nina on voolujoonelisuse nimel bensiinisõõdikuga võrreldes märgatavalt muudetud. Ka veljed on õhutakistuse vähendamise nimel suhteliselt kinnised, kuid pidurite ventileerimiseks lastakse neile õhku peale ninas olevate avade kaudu.



Kona Electric näeb mõne nurga alt isegi veidi agressiivne välja



Elektrilisest südamest annab aimu see sile esiots. Muuseas, kõik ventilatsiooniavad on päris, mitte butafooria



Külgvaade - märk, et tegu on elektrisõidukiga (peale asjakohaste suurte kirjade), on need eriti voolujoonelised rattad.

Erinevalt näiteks Teslast, mis tundub eelkõige imponeerivat inimestele, kellel on palju elektroonilisi vidinaid, on Kona elektromobiil normaalne auto, mida lihtsalt käitab elekter. Nii et sa ei pea taluma naabrainsena hukkamõistvat pilku, et näe kus kehtib siin oma kalli elektriautoga. Kui ta ei tea, et see on elektriline, siis on ta lihtsalt hästi vaikselt sust mööda suhisev maantemuhk.

Pikemad mõttearendused ning arvutuskäigud koos pildimaterjaliga leiad täispikast artiklist Siimu [blogis](#)

[Hyundai Kona Electric - elektriga Eestile tiir peale - Siim Kinnas...](#)

Oma keretüübi poolest on Hyundai Kona Electric väike *crossover* ja sobitub sellisena ilmselt eelkõige vallalise inimese või noorpaari ellu. Sisuliselt on tegemist kõrgendatud *hatchback*iga ning seetõttu on tavaseades selle pagasiruumi maksimaalseks kandamiseks lapsevanker või taksist mitte eriti palju suurem koer.

Tagaistmetele ei istu küll korvpallimeeskond, kuid otseselt kitsas seal ka ei olnud, kui eesistuja just tooli asendiga ei laiuta. Lasteiste mahub tahaistmele siiski kenasti ära ning sealt leiab lausa kaks ISOFIX kinnituskoha, nii et põhimõtteliselt veab sellega vabalt ka lapsed lasteaeda-kooli trenni. Selleks on ta tegelikult lausa ideaalne ning meie pere kolmeaastane fännab Konat siamaani, nõudes, et millal me jälle elektriautoga "turbot" paneme.



Lasteiste mahub auto tagaistmele kenasti ära ja jätab ruumi ka eesistujale, erinevalt näiteks Renault Zoe'st

Erinevalt veeldatud fossiilide luristavatest velledest on elektriautot võimalik "tankida" ka kodus, mis ongi kõige soodsam ja mugavam variant – tuled õhtul koju, paned saba seina ja hommikul võtad soojaks kõetud ja täis laetud akuga auto. Selleks saab koju seinale paigaldada ka võimsamad 3-faasilised laadijad, mis aga kortermaja elanikele üldjuhul kättesaadav võimalus ei ole. Kodused laadijad maksavad ca 500-1500 euro vahemikus, olenevalt sellest, kui suurt võimsust ja kui palju nutikust sul sinna sisse vaja on.

Nii ongi Hyundai Kona Electricu ideaalsel omanikul ilmselt hooviga eramaja. Samas, kortermaja elanikud õpivad üsna kiiresti selgeks lähimate kiirlaadijate asukohad ning käivad seda seal kord nädalas laadimas. Seda võib vabalt teha, sest ka väiksem 39 kWh aku (100 kW mootorivõimsusega mudel) on piisav ca 200 km läbimiseks ja jutud räägivad, et Tallinnas sõites olla 64 kW akuga (150 kW mootoriga) mudeliga saavutatud ka 600 km ühe akutäiega (tehaseandmetel on ulatus 400 km aku). Madalad kiirused, tõhus energia salvestamine pidurdamisel jne ilmselt aitavad energiasäästule kõvasti kaasa.

Seega, linnas või selle lähedal elades võib vabalt vaadata ka odavama, väiksema (39 kWh) akuga mudeli poole. Kui sa saad kodus igal õhtul laadida ning sinu trajektooriga on piisavalt kiirlaadijaid, siis "igaks juhuks" seda suurt akut kaasas vedada pole eriti mõtet.

Kuidas elektriautoga elada on?

Ilma keerutamata – väga mõnus! Nädala jooksul sõitsin temaga igapäevaselt maha ca 50 km: viisin lapse hommikuti lasteada, sõitsin Nõo-Tartu-Nõo trassil tööle ja tagasi, rallisin lusti mõttes Lõuna-Eesti metsavaheteedel ja tegin ka ühe pikema tiiru Tartu – Tallinn – Haapsalu – Tartu vahel. Hyundai Kona Electricuga on tore sõita ja lihtne elada.

Linnas liikudes on Kona vaikne ja vilgas liikleja, millega on lihtne manööverdada ja valgusfoori taga ei jää kellelegi jalgu, pigem vastupidi. Ma julgeks öelda, et temaga on lausa lõbus sõita – isegi Eco-režiimis, kusjuures – ja ma avastasin ennast otsimas ettekäändeid, et saaks temaga jälle sõitma minna. Ilmselt see on hea näitaja

Aga kui mul on siiski aeg-ajalt vaja teha üks pikem ots?

Mis siis saab? Selle välja uurimiseks sai tehtud üks korralik road-trip – Tartu-Tallinn-Haapsalu-Tartu. Alustasin sõitu 70% täis akuga, peal keskmise naisterahva kaalus fotostuudiovarustust ja otsustasin, et sõidan nagu tavalise autoga – ei mingit erilist säästusõitu ja kiirendan kus vaja, kliimaseade ja hommikul ka kütte sees.

Juhi töökoht on üldse üsna mugav ja ergonomiline – kõik on käe-jala juures, juhile edastatav informatsioon nii “kelladel” kui HUD’i peal selge ja ülevaatlik. Käetoet ülemises osas peidab ennast luugi all mobiiltelefoni pesa, kus seda saab nii juhtmevabalt laadida, kui autoga Apple CarPlay või Android Auto kaudu ühendada, et telefoni sisu suurel ekraanil näidata.



Pole midagi nuriseda - istekoht on mugav ja nupud-särgid-värgid käe-jala juures

Maantee peal käitub Kona Electric suurepäraselt. Erinevalt tavalistest väikeautodest, on sel akude tõttu raskuskese väga madalal ja hea vedrustus koos mugavate istmetega tagavad, et sõidumugavus täiesti on võrreldav hea keskklassi sedaaniga, pluss veel kõrge isteasend ja juhiabid. Auto ei otsi ka pikiroobastes eriti teed, ei pörka ega laineta. Püsikiirushoidjaga koos rakendub ka rajahoidja, mis malbelt aga üsna otsustavalt rooli keerab, et autot rajajoonte vahel hoida. Adaptiivne kiirushoidik oli täiesti omal kohal ja toimis paiguti isegi veidi agressiivselt.

Ainus asi, mis mind maanteel tõsiselt häirima hakkas, oli tagumiste rattakoobaste kandist lähtuv rehvimüra mõnedel teekatetel. Ja kui nüüd elektriautoinimesed nüüd ütlevad, et see on sellepärast, et mootorimüra ei ole ja mulle tundub, et müra on suurem, siis

1. minu Volvos kah ei ole maanteel mootorit kuulda ja
2. kui ma pean ikka kõvasti häält tõstma, et ennast kõrvalistujale kuuldavaks teha, siis ilmselt on tegu märgatava (kõvasti üle 70 dB(A)) müraga.

Samas, kuuldavasti olla selle vastu väga lihtsat rohtu – tagumised rattakoopad tuleb lihtsalt mürasummutusmattidega üle käia. Pidada väga tõhus olema. Miks Hyundai seda ise ei tee, pole teada, aga ausalt öeldes on see mu senise kogemuse kohaselt pigem Aasia väikeautode tavaline omadus.

Enivei.

Tiksudes maanteel 90-ga on Kona Electricu keskmine energiakulu umbes 15-16 kWh 100 km kohta. Mõõdasõite võib teha täiesti muretult, sest a) see tõmme toob naeratuse näole, b) mõõdasõidud on nii kiired ja ohutud, et sa hakkad mõõdasõiduvõimalusi lausa ootama ja c) kui peale mõõdasõidu lõppu gaasi lahti lased, imeb auto aeglustades suure osa kiirendamisele kulunud energiast akudesse tagasi.

Küll aga tõuseb kiirusega koos ka energiakulu – jõudes Tallinn-Tartu maantee neljarealisele osale ja tõstes kiiruse 110-le km/h-le võis näha, kuidas akusse veel jäänud kilomeetrite arv märksa kiiremini maha tiksuma hakkas. Testi ajal Tallinn-Tartu maanteel, Jüri ja Kose vahel, kaotas 110-ga sõitmine akust ca 20 lisakilomeetrit, võrreldes senise prognoositud kuluga

Tallinnasse jõudsin ma ca. 25% akuga, mis auto hinnangul võimaldanuks sõita veel vähemalt 90 km. Elektriautode üheks heaks omaduseks, muuseas, on see, et sa võid nendega suhteliselt madala %-ni ära sõita, kartmata, et kas kütuseandur ikka näitab õiget asja või on paagis ainult aarud ja sa jääd tee peale. Erinevalt näiteks bensiinipõletajast, kus mul hakkab stressitase tõusma iga kord, kui paagi täituvuse osuti langeb allapoole viimast valget kriipsu.



See juhe ei ole just tavaline pikendusjuhe. 50 kW võimsusega elektri akudesse surumine ei ole nõrkadele.

“Kiirlaadijad”

Väljakutseks, nagu ilmnes, polnud see reis siiski mitte niivõrd särtsumobiilile, kui Eesti elektriautode laadimisvõrgustikule. Ilmnes, et kunagi suure rahvusliku uhkuse ja käraga püsti pandud ELMO kastid tänapäevaste autode laadimiseks aga kohe üldse ei kõlba. Esiteks – kiirlaadimine toimib seal ainult Chademo otsikuga, kuid kõik tänapäevased autod kasutavad Tye 2 ja CCS pistikuid, nagu ka Kona. Jah, nime ja märgistuse poolest ELMO kastid justkui nagu lubaksid vahelduvvooluga laadimist ka kuni 22 kW-ga, aga tegelikult saab sealt 1-faasilisest vahelduvvoolu pistikust kätte ainult hädised 7 kW laadimisvõimsust, mis omakorda tähendab, et sisuliselt peaks sa oma auto selle karbi külge terveks päevaks jätta. Kiirlaadimisest pole siin haisugi.



Hyundai Kona oma Tallinna kodu ees laadimas

Õnneks siiski on lausa kaks ettevõtet konkurentsi viljastava mõju tingimustes arendama hakanud ka päris kiirlaadijate võrgustikku, kust saab julgelt 50 kW laadimisvõimsust kätte ning mis kasvab praeguseks jõudsasti. Nii et lõpuks jõudsin täiesti ette planeerimatult Tallinna Topauto kõrval oleva kiirlaadija juurde. Laadimine 23-lt protsendilt 80-ni võttis aega täpselt niikaua, kui Topautost Endla Circle K-sse jalutamine, seal burksi söömine ja tagasi jalutamine. Ca 50 minutit.

Edasi, Haapsalu poole!



Laadimise algus kiirlaadijas. Põhimõtteliselt oleks tegelikult veel 91 km sõita saanud. 80%-ni laadimise ajaks ennustab auto 55 minutit.

Haapsalus asi aetud, oli mul akus piisavalt voolu, et jõuda koju Tartusse, kuid plaan oli siiski teha vahepeal kohvipeatus Imavere Tikupoisi juures, kus oli just avatud ka Eesti esimene ülikiire laadija, millel võimsust lausa 150 kW. Kona suudab sellest küll vastu võtta "ainult" 70 kW, aga selle ca 15 minuti jooksul, kui ma võtsin ühe kohvi ja koogikese ning lugesin läbi päevaga sõnumid, oli autosse kogunenud ikkagi 150 lisakilomeetrit. Sweet!



Hyundai Kona Electric Imavere Tikupoisi 150 kW “pumba” küljes

Nii et koju jõudes oli mul mõnusasti akumahtuvust järel, kogu reis oli täiesti stressivaba (kui Tallinnas esialgne optimistlik Elmode vahel jooksmine välja arvata) ja ma jõudsin niiii lähedale, et seda autot Topautole üldse mitte tagasi anda. Sest ta lihtsalt meeldis mulle.

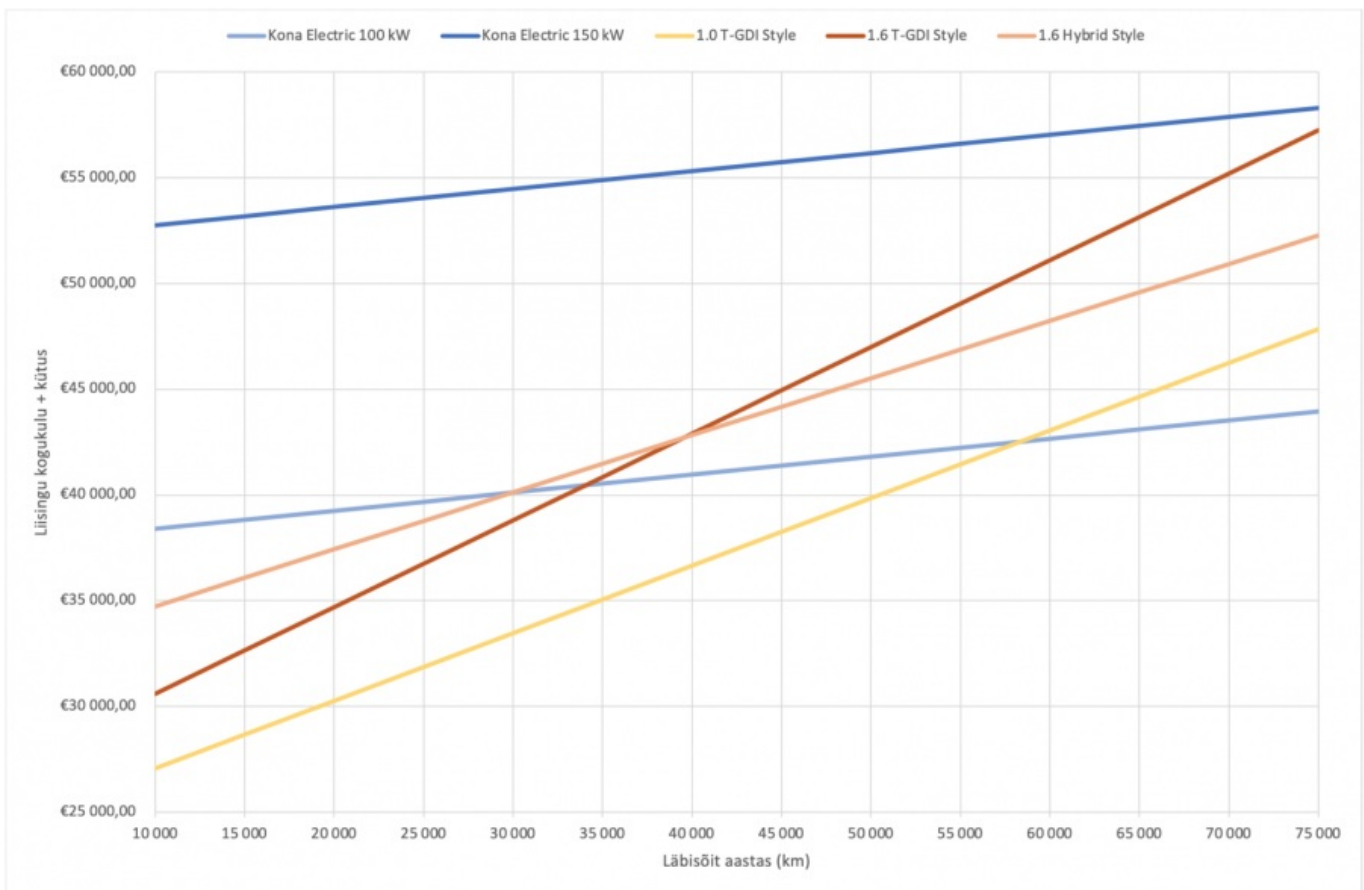
Mis jätab õhku olulise küsimuse:

Kas elekter tasub siis ikkagi ära?

Lühidalt öeldes – see oleneb, aga jah, võib täitsa tasuda. Arvutuskäiku võid vaadata täispikast artiklist Siimu [blogis](#), kuid lõppkokkuvõttes võib öelda, et kui sa elad oma majas, kuni 50 km kaugusel töökohast ja sul on mugav koht, kus autot laadida, siis Hyundai Kona Electricu näol, hakkab elekter kõikide ajamivõimaluste valikus üsna loogiline tunduma ja võibolla natukene lähenema tasuvusele. Vaata või graafikut, kus on võrreldud Kona Electricu tegelikke kulusid elektrile bensiinikate tehaseandmetega sh ei sisalda hoolduskulusid.

Arvutuse aluseks võetud Eestis peetav Elektri Kona blogi -

[EV Kona](#)



Elektromobiilide ja bensiinikate tasuvuse võrdlus, liisinguperioodi kogukulude põhjal, jõhkralt bensiinikate kasuks kallutatud andmete pealt. Seal, kus sinised ja punased jooned ristuvad, on tasuvuse punkt ehk läbisõit, millest alates on (puhtalt ainult kütusekulu arvestades) odavam osta elektriauto.

[Näpi Excelit toorandmetega siin.](#)

Arvutimaailma kommentaar: Selle tabeli järgi peaks sõitma keskmiselt üle 25000km aastas, kui auto omamist vaadata 5a lõikes, et saaks rääkida majanduslikult mõistlikust otsusest. Reaalsed numbrid muidugi sõltuvad näiteks hoolduskuludest.



KOKKUVÕTE

PLUSSID:

+ vilgas ja manööverduisvõimeline

+ kiirendusvõime pani mõõdasõiduvõimalusi maanteel lausa ootama

+ pikk sõiduulatus ja kiire laadimine

+ praktiline panipaigandus

+ külluslik lisavarustus – gädžetmänide lemmik

MIINUSED:

– Suurema akupangaga mudeli krõbe ostuhind

– Müra maanteel teatud pinnakatetel

– Tagaistmed ei käi täiesti lapikuks maha ja nende seljatoe materjal ei kannata raskeid esemeid

EHK SIIS?

Topauto müügijuhil Kät Mõttusel oli tuline õigus, kui ta ütles, et tegelikult ei asenda ükski review ega sõiduproov päriselt lihtsalt autoga päriselt elamist (mis on ka põhjus, miks nad mõnikord autot ka pikemalt proovida annavad, kui kahetunnine proovisõit). Olles nädal aega selle autoga elanud, jäi ta mulle tegelikult üsna tugevasti südame külge.

Hyundai Kona Electric on kompaktne, üsna praktiline ja väga lõbus väikeauto. Mahukuse poolest jääb ta otse loomulikult alla minu igapäevaliikurile Volvo XC70-le, kuid lühike rattavahe ja väike pöörderaadius tagavad manööverlusvõime, sportrežiimi ja elektrimootori laia naeratuse Lõuna-Eesti metsavahel ja maanteel.

Kui otsid uut autot, crossover on sinu teema, ja sul on mugav koht kodus või töökoha lähedal, kus laadida, siis vaata julgelt Hyundai Kona Electricu poole – peale hinna ei ole siin eriti midagi, mille kallal närida.

P.S. – Hyundai Kona Electric hinnad algavad 34 000 eurost 39 kWh akupakiga, ja 47 000 eurost 64 kWh mahtuvusega akuga mudeli eest. Loe lähemalt [TopAuto lehelt](#).

* artikli ilmumise ajal on garantiitingimused:

- 5-aastase läbisõidupiiranguta garantiit;
- 5 aastat tasuta maanteecabi;
- 5 aastat tasuta iga-aastasi sõidukikontrolle.**

** See ei tähenda tasuta hooldust. Tehniline kontroll sisaldab auto vedelike kontrolli ja vajadusel nende lisamist (sh. mootoriõli, jahutusvedelik, klaasipesuvedelik), rehvide korrasoleku ja rehvirõhu kontrolli, elektripirnide ning klaasipuhastite kontrolli ja vajadusel nende vahetamise. Kirjeldatud tehniline kontroll viiakse läbi tasuta, eeldusel, et auto regulaarhooldused on teostatud Hyundai volitatud hooldejaamades. Kontrolli käigus vahetatud osade või lisatud vedelike eest peab omanik tasuma vastavalt hinnakirjale.

***Aku garantiit 8 aastat/160 000km.

- [Testid](#)