

Možná se rád díval na kresleného Ferdu mravence a jeho broučí svět, když v polovině 90. let v Mladé Boleslavi šil kabát první octavii a fabii. Dnes totiž vyznává jedinečný „hmyzí design“ – čumáky nových hyundaiů kona a bayon mají úzké štěrbinu dělených „očí“ a mohutné tlamy dravého hmyzu. Luc Donkerwolke tak zcela změnil kurz dosavadního designu korejské značky – a mohlo by mu to vyjít. Vzhledově hodně zvláštní auta jsou dnes v kurzu. A důležité je, že extravagance vládne jen zvnějšku – interiér nového malého SUV je úplně normální. Moderní, ale všechno je na svém místě, uhlazené, čisté.

Prostoru nad očekávání

Bayon, ušitý na míru evropskému publiku, v davu nezapadne. Sice v testované švestkové barvě auto zase

tak výrazné není, ale třeba limetková nebo nová pistáciová budí velkou pozornost. A není to jen hmyzím čumákem, atraktivní jsou i zadní partie s vypouklým víkem kufru a „bumerangovými“ světlými, propojenými odrazkovým pásem. Příslušnost k rodině malých SUV je vidět na vyšším podvozku (165 mm, na testovaných 17“ kolech dokonce 180 mm; pro srovnání, výchozí model i20 má 145 mm) i na výše umístěných sedadlech – oproti i20 o plně čtyři centimetry. To znamená, že dovnitř se lépe nastupuje a více je vidět i z kabiny. Ta pro nás byla nejpříjemnějším překvapením bayonu – na poměry třídy je nad očekávání prostorná, připomíná spíše kompaktní hatchback, hlavně prostorem pro cestující vzadu. Marný není ani zavazadlový prostor (viz box).

Ačkoli kříženec od Hyundaiie zvenčí vypadá prémiově, jezdí celkem obyčejně – pokud od auta požadujete měkké tlumení nerovností, bayon

vás sotva nadchne. Rozbité cesty moc dobře odfiltrovat neumí, podvozek je celkově tvrdší. Na druhou stranu se v zatáčkách díky tomu nenaklání a sedí v nich docela slušně díky dlouhému rozvoru, nijak nevádí ani pouze vlečená zadní náprava. Mimochodem, na rozdíl od prakticky stejně velké, ale prémiověji posazené kony nemůže bayon mít pohon všech kol. Na druhou stranu – bavíme se o autě v cenové hladině od 350 tisíc do půl milionu korun, a konkurence je na tom vesměs dost podobně, ať už jízdně, nebo zmíněnou absencí čtyřkolky. Jen pro dokreslení, nijak prémiové není ani odhlučnění – motor je sice utlumený řádně, ale odvalování kol i aerodynamický svist uslyšíte poměrně zřetelně. Řízení je lehké a přesné, pomáhají i všemožné asistenty; rychle jsme si zvykli třeba

Extravagantní model má převzít úlohu populárního MPV ix20. Český bestseller cílí na konzervativní klientelu, novinka chce nalákat i mladé řidiče.

MODRÝ mravenec



Cestující vzadu mají dost místa na kolena, spíše jako v kompaktu. Sedáky jsou oproti i20 ukotvené výše, což je velká přednost. Dost místa je i na šířku – vešly se nám dvě dětské sedačky a mezi ně ještě starší kluk na (menším) podsedáku.

na ten, který zapípá, když se auto před vámi rozjede.

Kolik za něj?

Kromě vzhledu má však malý korejec schovaných ještě pár trumfů – a to pod kapotou. Jeden míří na nenáročné motoristy, druhý opačným směrem. Prvním je základní motorizace, atmosférický čtyřválec o obsahu 1,2 litru a výkonu 62 kW. Velmi se nám líbil už v Kie Stonic, jede velmi slušně se spotřebou do šesti litrů – ale hlavně je blbuvzdorný, nemá problematické součástky moderních agregátů. S pětistupňovým manuálem je hodně lákavou nabídkou pro konzerva-

tivní řidiče, kteří si auto budou chtít nechat třeba deset patnáct let a investovat co nejméně do servisu.

Na opačné straně výkonového i cenového spektra je testovaný přeplňovaný tříválec o výkonu 88 kW – vždy spojený s mildhybridní technologií. Zprvu můžete být překvapení, že se chová trochu zvláštně, snaží se neustále motor podtáčet a držet ho maximálně na 1 500 otáčkách, a to třeba i na sedmičku ve stoupání v 60 km/h; díky turbu to zvládne. Stačí však přepnout režim Eco na Comfort a projev motoru se dramaticky změní. Sympatický jadrný zvuk uslyšíte častěji, jak se motor nechá ochotně vytočit, a když řidič dává šlapáním na plyn

najevo, že spěchá, automat tam sází kvalty bryskně. Mild hybrid navíc v případě potřeby dopuje výkon přidáním elektrických newtonmetrů, které díky 48V systému naskakují bleskově. Ani spotřeba při svižné jízdě není nijak dramatická – jezdili jsme za 6,9 litru. S Eco módem se dá jistě dostat pod šestilitrovou hranici.

Důležité ovšem je, že ať už bayon oslní vzhledem, nebo ne, rozhodně zaujme cenou – a to může být pádný argument pro váhavce. Hyundai nasadil agresivní úvodní částku 350 tisíc korun, což je za takový kus auta nejlepší nabídka na domácím trhu – taková Škoda Kamiq začíná o 73 tisíc korun výš.

Roman Švidrnoch



Foto: autor



Mild hybrid má kvůli 48V baterii hybridního systému v kufru jen 334 litrů namísto standardních 411, a nemůže mít rezervu, jak je vidět z fotky. Ale když odstraníte spodní i horní plato, odvezete třeba i dvojkoleček.

Interiér je díkybohu úplně normální. Potěší klimatizace s mechanickým ovládním a ukazatelem nastavených stupňů. Vyšší výbavy pak mají velký zabudovaný displej a digitální budíky před řidičem. Vypadá to hodnotně, základ je ovšem bez rádia a budíky jsou mechanické. Všude v kabině vládne tvrdé plasty, ke zpracování ale nemáme žádné výhrady, vše krásně lícuje a nevře. Líbí se i sedadla s výrazným bočním vedením sedáku i opěradla.

