

Ford Puma vs. Hyundai Bayon vs. Volkswagen T-Cross

# Nafouknuté balonky

Hyundai Bayon má v plánu vyšlápnout si na zavedenou německou konkurenci. Uvidíme, jak si povede se silným tříválcem kombinovaným s manuální převodovkou iMT s elektronicky ovládanou spojkou.

Stejně jako se zahušťuje výstavba ve městech, hledají skuliny i automobilky. Ty jim v posledních letech pomáhají vyplnit crossovery a SUV různých velikostí a tvarů. Posledním přírůstkem slibně se rozvíjející kategorie malých aut je Hyundai Bayon. Ten doplňuje už tak bohatou nabídku podobných aut korejské automobilky. Navíc je rozměrově blízký modelu Kona, proti němuž je o zhruba dvacet centimetrů kratší. Novinka totiž vychází z neméně čerstvého Hyundaie i20, čemuž ostatně odpovídá i velmi netypický vzhled. Z pohledu techniky to znamená pohon pouze předních kol a výhradně spalovací motory. Ty zastupuje základní atmosférická zážehová dvanáctivka a dvojice přeplňovaných tříválců 1.0 T-GDI s mild-hybridním pohonem a bez něj.

Právě variantu s malou elektrickou pomocí, výkonem 88 kilowattů a standardní manuální převodovkou iMT jsme postavili do srovnání s velmi úspěšnými Němci ve složení Ford Puma a Volkswagen T-Cross. Druhý jmenovaný navíc



Ford Puma  
1.0 EcoBoost  
92 kW  
210 N. m



Ergonomie je takřka shodná s technicky příbuznou fiestou

přijel s příplatkovou sedmistupňovou dvouspojku DSG za příplatek 42 tisíc.

## Hodně místa na malém půdorysu

Subkompaktní crossovery v hojně míře nahrazují klasické kombíky, které z této třídy prakticky zmizely (s výjimkou Škody Fabia). Podobně objemně zavazadelníky sice nemají, zato díky vzdušnější karoserii bodují příjemně pro-

storným interiérem. Ze srovnávané trojice vyniká zejména Volkswagen T-Cross. Hyundai Bayon je pouze o chlup za ním. Korejec se může pochlubit též komfortními a dostatečně dimenzovanými předními sedadly, na nichž si správnou pozici za volantem rychle najdou i čahouni. Jen 150 centimetrů vysoká karoserie ovšem znesnadňuje nasedání dozadu. Lavice je naštěstí 39 centimet-



## Crossovery s délkou přes čtyři metry nahrazují podobně velká kombi

rů nad podlahou, takže nemusíte příliš ohýbat páteř ani kolena. Potěší také slušný výhled z auta.

Dynamicky stržený exteriér Fordu Puma prostorovým hrátkám příliš nepřeje. Zvláště vzadu za ostatními soupeři dost zaostává. Chybějí centimetry do šířky, uvítali bychom také lepší lavici. Ta současná je krátká a posazená příliš nízko. Na druhou stranu chválíme zavazadelník minimálně se 456 litry a praktickou schránku MegaBox s výpustním uzávěrem. T-Cross zase už v základu disponuje posuvnou zadní lavicí. Jestliže si ale připlatíte za audiosystém beats se subwooferem, musíte se rozloučit s dvojitou podlahou v zavazadelníku.

Bayon spolu s pumou mají ve zkoušených výbavových verzích navigaci již ve standardu, u t-crosse se za menší variantu s osmipalcovým displejem připlácí 13 300 Kč. Za vespolejší multimédia s úhlopříčkou 9,2" dáte 37 800 korun. U volkwagenu nám na rozdíl od obou crossoverů chybí klasické kolečko ovládání hlasitosti, ventilaci naštěstí ve všech třech autech štelujete tradičními tlačítky. Vzhledem k cenové hladině nečekejte vybrané materiály a lány měkčených ▶



Digitální budíky s úhlopříčkou 10,25" jsou u verze Style ve standardu

**Hyundai Bayon  
1.0 T-GDI 48V  
88 kW  
172 N. m**

**VW T-Cross  
1.0 TSI  
81 kW  
200 N. m**



Středový displej je v úrovni budíků (za 9400 Kč jsou virtuální), což pomáhá neztrácet pozornost za jízdy

# SROVNÁVACÍ TEST



Osmnáctky jsou u varianty ST-Line X ve standardu

## FORD PUMA

Crossover s modrým oválem ve znaku si půjčil jméno od malého kupé z devadesátých let minulého století. Nepřímým předchůdcem se inspiroval hlavně u designu, který chytl za srdce, a důrazem na jízdní vlastnosti. Padající linie střechy ovšem trochu ubírá místa nad hlavou v druhé řadě. Někomu nemusí vyhovovat tvrdší naladění podvozku. Výška posazu 620 mm je ovšem parádní.



Přední křesla by zasloužila výraznější boční vedení



Zadní řadě chybějí centimetry takřka ve všech směrech



Výška 650 mm

Hloubka max. 1510 mm  
Hloubka min. 695 mm

Šířka 1000 mm



Místa nad hlavou je o trochu víc než ve fordě

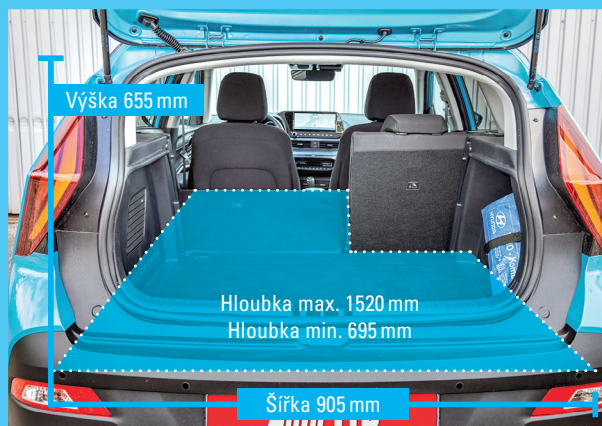
## HYUNDAI BAYON

Korejský crossover na výšku měří jen 1,5 metru, vypadá proto spíše jako nafouknutý Hyundai i20. To s sebou nese i komplikovanější nasedání dozadu.

Ve srovnání s oběma dnešními konkurenty se sedí níž (585 mm nad zemí). Design přední části připomíná jak zmíněný model i20, tak Hyundaiho Konu. Na rozdíl od něj ale nedostanete čtyřkolku, klasický hybrid ani čistý elektromobil, který pro evropské trhy vzniká v Nošovicích.



Přední sedadla jsou tak akorát velká a dostatečně komfortní



Výška 655 mm

Hloubka max. 1520 mm  
Hloubka min. 695 mm

Šířka 905 mm



**Volkswagen T-Cross klame tělem. Zvenku je malý, uvnitř ovšem překvapivě vzdušný.**



## VOLKSWAGEN T-CROSS

S délkou 4108 milimetrů je t-cross nejkratším vozem ve srovnání. Na výšku ovšem měří 1,58 metru, čímž oba soky hravě překonává. Inženýři si skvěle poradili s prostorem, když i na relativně malém půdorysu dokázali navrhnout překvapivě vzdušný interiér. Potěší též velmi dobrý výhled z vozu. Příplatek za linii Style dosahuje 43 tisíc, přičemž za osmnáctipalcové disky dáte minimálně 11 400 Kč.



Vpředu se sedí pohodlně, opora těla je dostatečná



Výška 690 mm

Hloubka max. 1380 mm  
Hloubka min. 615 mm

Šířka 1005 mm



Z trojice aut si cestující vzadu zamilují nejvíc právě t-cross

plastů. Povrchy jsou spíše jednoduché, zpracování je ale slušné.

## Puma se dostává do popředí

V praktických disciplínách se ford drží na třetím místě. Jakmile ale dojde na řízení, rázem se dere na první místo. Díky nejsilnějšímu tříválci ve srovnání (92 kW) hravě ovládl dynamická měření. Na zakroucených silnicích pumě pomáhá tužší podvozek, s nímž si za volantem připadáte jako ve fiestě. V běžném provozu ovšem našponované tlumiče a pružiny spíše otravují. Nepotěší ani gumovější řízení a trochu haprující řazení šestistupňového manuálu.

To projev Hyundai Bayon je konzistentnější. Jeho měkčí podvozek sice na zvlněném povrchu rozhybe karoserii, zase ovšem ušetří posádku tvrdých ran od kol. K tomu pasuje lehké, avšak odtažené řízení a docela živý motor. Zmíněná převodovka iMT s elektronicky ovládanou spojkou vyžaduje zvyk, brzy ovšem oceníte možnost plachtění, jaký známe z moderních automatů.

Volkswagen T-Cross je nejslabším crossoverem ve srovnání. Handicap při akceleraci ovšem částečně vyrovnává rychle pracující sedmistupňové DSG. Ostatně automat bychom doporučili i u obou soků. Lépe si totiž poradí ▶

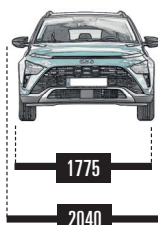
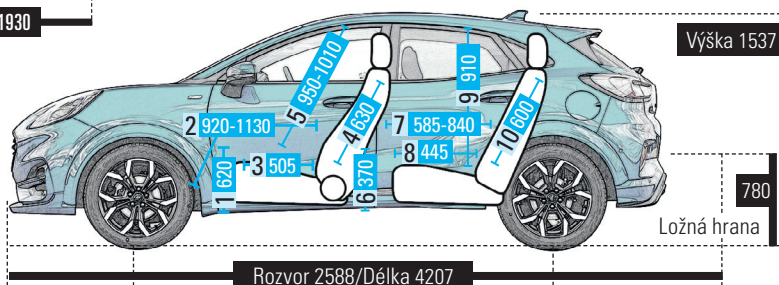


1805

1930

## ROZMĚRY FORD PUMA

- |                           |                        |                                 |                        |
|---------------------------|------------------------|---------------------------------|------------------------|
| 1 Výška sedáku vpředu     | 4 Délka opěrady vpředu | 7 Prostor pro nohy vzadu        | 9 Vnitřní výška vzadu  |
| 2 Prostor pro nohy vpředu | 5 Vnitřní výška vpředu | 8 Délka sedáku vzadu            | 10 Délka opěrady vzadu |
| 3 Délka sedáku vpředu     | 6 Výška sedáku vzadu   | ▶ Všechny rozměry v milimetrech |                        |

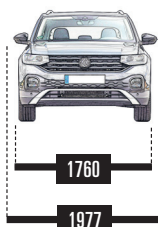
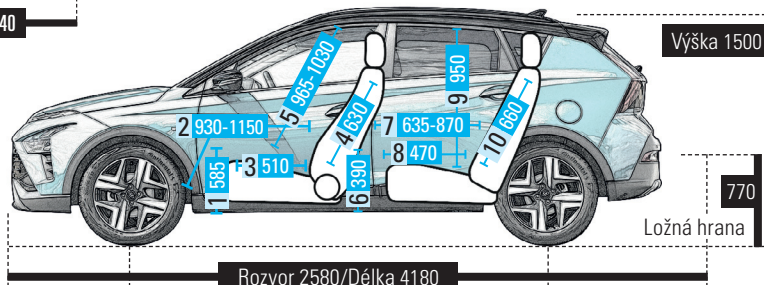


1775

2040

## ROZMĚRY HYUNDAI BAYON

- |                           |                        |                                 |                        |
|---------------------------|------------------------|---------------------------------|------------------------|
| 1 Výška sedáku vpředu     | 4 Délka opěrady vpředu | 7 Prostor pro nohy vzadu        | 9 Vnitřní výška vzadu  |
| 2 Prostor pro nohy vpředu | 5 Vnitřní výška vpředu | 8 Délka sedáku vzadu            | 10 Délka opěrady vzadu |
| 3 Délka sedáku vpředu     | 6 Výška sedáku vzadu   | ▶ Všechny rozměry v milimetrech |                        |

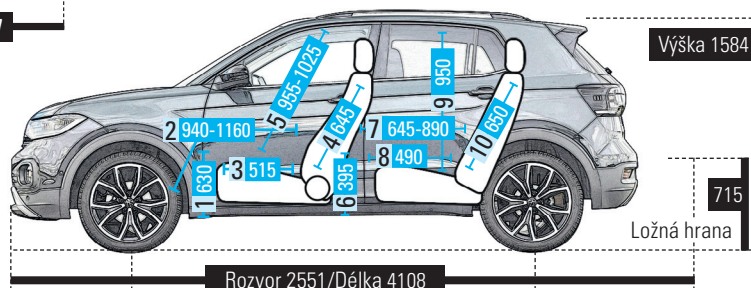


1760

1977

## ROZMĚRY VW T-CROSS

- |                           |                        |                                 |                        |
|---------------------------|------------------------|---------------------------------|------------------------|
| 1 Výška sedáku vpředu     | 4 Délka opěrady vpředu | 7 Prostor pro nohy vzadu        | 9 Vnitřní výška vzadu  |
| 2 Prostor pro nohy vpředu | 5 Vnitřní výška vpředu | 8 Délka sedáku vzadu            | 10 Délka opěrady vzadu |
| 3 Délka sedáku vpředu     | 6 Výška sedáku vzadu   | ▶ Všechny rozměry v milimetrech |                        |



# SROVNÁVACÍ TEST

## Technické údaje

	FORD	HYUNDAI	VW
Motor	R3, benzin, turbo	R3, benzin, turbo	R3, benzin, turbo
Uložení motoru	vpředu napříč	vpředu napříč	vpředu napříč
Ventilů/vačkových hřídelí	4 na válec/2	4 na válec/2	4 na válec/2
Pohon rozvodů	řetěz	řetěz	řemen
Zdvihový objem (cm <sup>3</sup> )	999	998	999
Výkon (kW/min)	92/6000	88/6000	81/5500
Točivý moment (N.m/min)	210/1750	172/1500	200/2000
Nejvyšší rychlost (km/h)	191	185	189
Převodovka	6 MT	6 MT	7 DSG
Poháněná kola	přední	přední	přední
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
Pneu rozměr	215/50 R 18 V	205/55 R 17 V	215/45 R 18 V
Pneu typ	Continental EcoContact 6	Continental EcoContact 6	Pirelli Cinturato P7
Normovaná spotřeba (l/100 km)	5,2	5,5	6,2
Objem nádrže (l)	42	40	40
Filtr pevných částic	S	S	S
Náplň klimatizace	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Vnější hluk dB [A]	66	68	68
Brzděný/nebrzděný přívěs (kg)	1100/640	1110/450	1100/640
Objem zavazadelníku (l)	456-1216	411-1205	455-1281
Délka x šířka x výška (mm)	4207 x 1805 x 1537	4180 x 1775 x 1500	4108 x 1760 x 1584
Rozvor (mm)	2588	2580	2551
Výrobní závod	Craiova, Rumunsko	Izmit, Turecko	Pamplona, Španělsko

## Záruky

	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM
Emisní norma	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM
Záruka na vůz	5 let/100 000 km	5 let/bez omezení	2 roky/bez omezení
Záruka proti prorezivění	12 let	12 let	12 let
Záruka mobility	doživotní	5 let	doživotní
Servisní interval	30 000 km/2 roky	15 000 km/1 rok	30 000 km/1 rok

## Naměřené hodnoty

Zrychlení	0-50 km/h (s)	3,6	3,7	3,9
	0-100 km/h (s)	10,2	11,0	11,1
	0-130 km/h (s)	16,3	17,9	18,7
Pružnost	60-100 km/h (s)	5,5	6,2	6,2
	80-120 km/h (s)	7,8	8,1	7,9
Pohotovostní/užitečná hm. (kg)	1271/489	1222/438	1279/491	
Rozložení hmotnosti př./z. (%)	60/40	60/40	60/40	
Průměr zatáčení vlevo/vpravo (m)	11,9/11,9	11,0/10,9	11,6/11,7	
Výška posazu (mm)	620	585	630	
<b>Brzdy studené ze 100 km/h (m)</b>	<b>35,6</b>	<b>35,1</b>	<b>34,4</b>	
<b>Brzdy zahřáté ze 100 km/h (m)</b>	<b>35,4</b>	<b>35,9</b>	<b>35,6</b>	
Vnitřní hluknost při 50 km/h (dB[A])	58	57	57	
při 100 km/h (dB[A])	66	65	66	
při 130 km/h (dB[A])	69	69	69	
Úsporná jízda (l/100 km)	5,2	5,4	5,8	
<b>Spotřeba v testu* (l/100 km)</b>	<b>6,1</b>	<b>6,1</b>	<b>6,5</b>	
<b>Odchylka</b>	<b>+17 %</b>	<b>+11 %</b>	<b>+5 %</b>	
Sportovní jízda (l/100 km)	7,7	7,3	7,7	
Emise CO <sub>2</sub> (g/km)	145	145	153	
Dojezd na plnou nádrž (km)	690	650	620	

\*Na 155kilometrovém okruhu zahrnujícím město, okresky a dálnice

## Ceny (v Kč) a vybavení

	1.0 EcoBoost/92 kW mHEV Titanium:	1.2i/63 kW Comfort:	1.0 TSI/70 kW Life:
Základní cena modelu	459 900	349 990	482 900
<b>Testovaná verze</b>	<b>1.0 EcoBoost/92 kW mHEV ST-Line X</b>	<b>1.0 T-GDI/88 kW mHEV Style</b>	<b>1.0 TSI/81 kW Style</b>
<b>Základní cena testované verze</b>	<b>524 900</b>	<b>539 990</b>	<b>543 900</b>
Automat	55 000	40 000	42 000
Zadní parkovací senzory	S	S	11 500 (přední a zadní)
Zpětná kamera	12 500 (sada Technology)	S	S
LED světlomety	20 900	S	S
Automatická klimatizace	S	S	S
Navigace	S	S	13 900
Apple CarPlay/Android Auto	S/S	S/S	S/S
Střešní okno	26 200	N	N
Vyhřívání předních sedadel	15 000 (sada Winter)	S	7800 (Zimní paket)
Digitální příjem rádia	S	S	S
Metaliza	od 13 900	13 900	od 11 800

S - sériová výbava, N - nenabízí se

## Blamáz se nekoná

Malá auta mají určité technické limity. Co se však týče srovnávané trojice, minimálně brzdy jsou na velmi slušné úrovni. Zvláště zastudena. Jen Ford Puma ale se zahřátými kotouči dokázal zabrzdít o něco dříve.

# HODNOCENÍ

## Karoserie

	BODY MAX.	VW	HYUNDAI	FORD
Prostornost vpředu	15	12	12	9
Prostornost vzadu	15	8	8	4
Pocit prostornosti	5	3	3	2
Zavazadelník	15	9	7	8
Vnitřní variabilita	10	6	5	5
Užitečný náklad	10	6	5	6
Hmotnost přívesu	5	1	2	1
Přehlednost	10	7	6	5
Kvalita zpracování	20	15	15	15
Funkčnost	10	8	7	7
Bezpečnostní výbava	10	5	5	5
<b>Mezisosčet</b>	<b>125</b>	<b>80</b>	<b>75</b>	<b>67</b>

## Komfort

Nástup do vozu	10	7	6	5
Pozice sedadel	10	8	8	7
Sedadla vpředu	15	11	11	9
Sedadla vzadu	10	7	7	6
Ovladatelnost	10	8	8	7
Pérování	30	24	23	22
Vnitřní hlučnost	10	7	7	6
Aerodynamický hluk	10	7	7	7
Komfortní výbava	15	7	12	8
Klimatizace	10	6	5	5
Asistenční systémy	20	9	9	10
<b>Mezisosčet</b>	<b>150</b>	<b>101</b>	<b>103</b>	<b>92</b>

## Pohon

Zrychlení	15	8	8	9
Pružnost	15	9	9	10
Největší rychlost	5	3	2	3
Kultura běhu motoru	15	10	10	9
Točivost/Reakce na plyn	10	6	5	5
Převodovka	15	12	11	9
Nabíjení/Tankování	10	10	10	10
Spotřeba v testu	30	18	19	19
Jízdní dosah	10	6	6	6
<b>Mezisosčet</b>	<b>125</b>	<b>82</b>	<b>80</b>	<b>80</b>

## Jízdní dynamika

Ovladatelnost	20	17	18	17
Směrová stabilita	5	5	5	5
Agilita	20	16	15	16
Rízení	20	17	16	15
Trakce	5	4	4	4
Stopový průměr otáčení	10	6	6	4
Brzdy	20	16	15	15
<b>Mezisosčet</b>	<b>100</b>	<b>81</b>	<b>79</b>	<b>76</b>

## Konektivita

Telefon	10	8	8	8
Navigace	25	13	12	11
On-line funkce/aplikace	20	16	12	14
Audio	10	10	10	10
Asistenční systémy	10	7	8	7
<b>Mezisosčet</b>	<b>75</b>	<b>54</b>	<b>50</b>	<b>50</b>

## Životní prostředí

Vnější rozměry	15	11	10	9
Pohotovostní hmotnost	15	14	14	14
Emise CO <sub>2</sub>	20	12	12	12
Škodliviny	5	4	3	5
Vnější hlučnost	5	3	3	4
Ekologické technologie	40	9	14	12
<b>Mezisosčet</b>	<b>100</b>	<b>53</b>	<b>56</b>	<b>56</b>

<b>Celkem - technika</b>	<b>675</b>	<b>451</b>	<b>443</b>	<b>421</b>
Umístění		<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>

## Náklady

Základní cena	70	59	60	60
Zústatková hodnota (Eurotax)	10	10	10	9
Pojištění	15	12	12	12
Servis	15	6	2	10
Záruky	15	6	13	12
<b>Mezisosčet</b>	<b>125</b>	<b>93</b>	<b>97</b>	<b>103</b>

<b>CELKEM</b>	<b>800</b>	<b>544</b>	<b>540</b>	<b>524</b>
Umístění		<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>
Výsledná cena v Kč		585 900	539 990	524 900
Cena za bod v Kč		1077	1000	1002
<b>Poměr cena/výkon</b>		<b>3.</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>



Hyundai Bayon sice skončil na druhém místě, odstup od prvního volkswagenu je ovšem velmi malý. Korejská novinka se opravdu povedla!

s městským provozem, pro který podobná auta primárně vznikají. Koncernovou dvouspojku nepochválíme snad jen za cukání při manévrování. Jinak má od nás palec nahoru. Podvozek zasluží uznání takřka bezvýhradně. Představuje totiž ideální kompromis mezi ovladatelností a cestovním komfortem.

## Překvapivě vyrovnané

Cenové srovnání vychází dost natěsno. Ford Puma je sice nejlevnější, o patnáct tisíc dražší Hyundai Bayon ale zase

nabídne bohatší standardní výbavu. Volkswagen T-Cross na první pohled vychází nejdraž, může za to však volitelná dvouspojka. Bez ní německý crossover stojí téměř stejně jako mladší soupeř s jihokorejským původem. Vzhledem k nekomplexnějšímu charakteru nakonec vyhrává právě t-cross, ovšem jen těsně před bayonem, který ukázal kvalitu současných modelů od Hyundai. Třetí Ford Puma už na oba vozy hledí s větším odstupem, což má na svědomí jeho výraznější zaměření na efekt.

## Umístění

Maximální počet bodů 800

**1.** Volkswagen T-Cross Prostorově skvěle využitý základ, komfortní podvozek a celkově vyrovnaný charakter. A cena podobná soupeřům. **544 bodů**

**2.** Hyundai Bayon těžko přehlédnutelný korejec z Turecka boduje slušnou výbavou a cenou. Někdy necitlivého řízení, dopadl by lépe. **540 bodů**

**3.** Ford Puma Sportovec tělem i duší hraje především na emoce. Na jejich oltář proto obětoval část praktičnosti a vnitřního prostoru. **524 bodů**



Hodnocení je jedna věc, osobní pocit druhá. Esteticky mi nejvíce lahodí Ford Puma, Volkswagen T-Cross je zase sázkou na jistotu. Hyundai Bayon naopak představuje velmi atraktivní alternativu k zavedeným konkurentům, který boduje nezaměnitelným vzhledem a velmi slušnou výbavou.

Foto z drojz Auto Bild