

TEST

Hyundai Bayon 1.0 T-GDI Mild Hybrid

S odvahou poste chut'

Automat se na rozdíl od tlačítkového tucsonu ovládá palcovou pákou jako za starých dobrých časů

Přímovstříkový litrový tříválec má hezký zvuk a dostatek síly, nic výkonnějšího se pro bayon stejně nenabízí. Verze Mild Hybrid přináší proti klasice 14 kW navíc.

Pohodlné sedačky patří k chloubám kontroverzní novinky, vystupovat se vám z nich chtít nebude

V podélném směru nabízí bayon spoustu místa, a to i v zadní řadě sedadel

Zavazadlový prostor odpovídá spíše nižší střední třídě než malým vozům, škoda vysoké nakládací hrany

Poslední dobou srší Hyundai při stavbě crossoverů neotřelými nápady. Po křiklavé koně a velmi nápaditém tucsonu tak nyní dorazil ještě futurističtější model Bayon.





Design zejména přední části působí natolik futuristickým dojmem, až se novinky leckdo lekne. Jenže společnou řeč jsme s tímto divokým designem našli překvapivě rychle.

Poté, co se segment malých MPV přesunul směrem k nápaditým SUV, spolu s merivou, b-maxem, roomsterem a modusem opustil trh také dlouholetý hráč Hyundai ix20. Jeho pozici nepřímo zaujal návštěvník z jiné galaxie. Bayon na sebe strhává pozornost všude, kde se objeví, tohle auto představuje snad nejdivočejší hyundai všech dob. Dvěma řadami nad sebou poskládaných čelních světlometů kdysi šokovala multipla, po odvážných kreačních citroěňů a kamiqů už patří k dobovému trendu. Jenže design celé předě bayonu působí natolik kontroverzně, že si na ni každý okamžitě udělá vlastní názor. A ten si neváhá prosadit, korejská novinka zkrátka umí vyvolat spory. V interiéru ale žádné křiklavé nápady nehledejte, palubní deska zůstává

Palubní deska na rozdíl od zevnějšku nápad příliš nehyří, navíc neoplývá ani největší jakostí obkladů. Nejdůležitější je ale její vzorná přehlednost.

Hyundai Bayon 1.0 T-GDI Mild Hybrid

Přepínaný zážehový tříválec DOHC • **Objem** 988 cm³ • **Výkon** 88 kW při 6000/min • **Točivý moment** 200 N.m při 2050/min • **Převodovka** samočinná dvouspojková sedmistupňová • **Pohon** předních kol • **Pneumatiky** 205/55 R 17 • **Pohotovostní/užitečná hmotnost** 1145/425 kg • **Rozvor** 2580 mm • **Vnější rozměry** 4180 x 1775 x 1490 mm • **Zavazadlový prostor** 411 l • **Největší rychlost** 185 km/h • **Zrychlení** 0-100 km/h za 10,4 s • **Nádrž** 40 l • **Normovaná spotřeba** 5,5 l na 100 km • **Výroba** Izmit, Turecko.

Základní model
1.2i/62 kW Comfort
349 990 Kč*
Testovaný vůz
1.0 T-GDI Mild Hybrid/88 kW Style
539 990 Kč*

Testovaný vůz s příplatky
615 890 Kč*

*Akční ceny

Podvozek bayonu je sebestýjstý na každém povrchu, rozhodit se nenechá ani rozmlácenou silnicí. A pokud se vám líbí na sedmnáctipalcových kolech, rozmlouvat si je nikým nenechte.

kromě digitálního přístrojového štítu a velké centrální dotykové obrazovky až příliš decentní. Ale bohužel působí s tvrdými plasty a některými architektonickými nedodělkami také podstatně laciněji, než bychom očekávali. Naštěstí většina klasických tlačítek nepodlehla dnešní, virtuální módě a pobyt v kabině zpříjemňují sportovní anatomická přední sedadla. Ta se vážně povedla - jsou nejen hezká, ale i pohodlná.

Vedle základního, atmosférického čtyřválece o výkonu 62 kW se nabídka pohonných jednotek soustředí pouze na dvě verze přepínaného tříválece 1.0 T-GDI s přímým vstříkem paliva. Ať už slabší provedení 74 kW, nebo silnější 88 kW, na výběr máte vždy z šestistupňové manuální nebo sedmistupňové dvouspojkové samočinné převodovky.

Výkonnější provedení motoru se na předních blatnicích pyšní hrdými štítky 48V, značícími stejně jako u kompaktu i30 48voltovou palubní síť a přítomnost startér-generátoru, tedy mild-hybrid. Nastřádaná energie se v tomto případě ukládá do akumulátoru kapacity 0,44 kWh. Motor ji opět využije jako pomoc při rozjezdu vozu nebo potřebě razantnější akcelerace. Hybridní systém pracuje příkladně vycištěně, při běžném cestování si řidič jeho přítomnosti ani nevšimne. Výjimkou je vždy uvolněný plynového pedálu, kdy samočinná rekuperace schopnosti vozu citelně přibrzdí.

Vrcholná varianta bayonu funguje velmi příjemně, škoda jen občasných zmatkovaných převodovky. Automat má sice vytříbené vychování a mezi jeho silné stránky patří přesnost a předvídatnost, jenže na náhlou potřebu prudší akcelerace někdy nejprve reaguje nečekaným zaškrbnutím. Raději bychom stejně zvolili manuální převodovku, přestože čtyřicetitisícový příplatek za 14 kW výkonu, automat a hybridní výpomoc není nikterak závratný. Účinek přidávaného elektromotoru však není nijak valný, dle údajů výrobce se při akceleraci pohybuje jen v řádu desetiny sekundy a maximální dosažená rychlost pouze v řádu kilometrů. Stejně vyrovnané hodnoty panují rovněž v oblasti spotřeby paliva. V našem případě dosáhl bayon 5,6 litru benzínu, což oficiálnímu slibu plně odpovídá.



Bayon na trhu nepřímo nahradil letité MPV ix 20



Vnitřní prostor ve všech směrech

Komfortní podvozek
Živý motor se sportovním zvukem



Šokující design
Občas škabující převodovka
Málo účinné světlometry

HODNOCENÍ



ZÁVĚR

Stálý spolupracovník
LUKÁŠ PREJZEK

Ačkoliv může design bayonu leckoho vyděsit, celek funguje výborně a až na pár chyb v jakosti interiérového obložení a občas zmatené převodovky jde o výborně fungující stroj do města a okolí. Hybridní technika se v něm sice spíše jen vozí, ale konzervativní zákazník to zřejmě uvítá.

Foto: Samuel Mareček

