

**Volkswagen  
T-Cross 1.0 TSI**  
70 kW  
od 503 900 Kč



Hyundai Bayon vs. Volkswagen T-Cross

# VYSOKÁ POZICE

**Tentokrát jsme do srovnání vybrali cenově rozumné verze začínající okolo půl milionu. Oběma pod kapotami předou litrové tříválce s přeplňováním.**

■ Srovnání Hyundai Bayon s Volkswagenem T-Cross jsme v Auto Tipu měli již několikrát. Oba crossovery se spolu utkaly například v loňském čísle 15. Do následujícího klání jsme vybrali racionální modely s přeplňovanými tříválci v základním provedení. U bayonu to znamená motor 1.0 T-GDI se 74 kilowatty a šestistupňovým manuálem, t-cross přijel vyzbrojen oblíbeným 1.0 TSI se 70 kW, který ale pracuje

**Malé crossovery se ve městě cítí jako doma. Pomáhají jim v tom kompaktní rozměry a vyšší světlost.**

pouze s pětistupňovou manuální převodovkou. A najdou se i další rozdíly, které si přiblížíme.

V případě Hyundai Bayon sice můžete sáhnout ještě po základním atmosférickém čtyřválci o objemu 1,2 litru s výkonem 62 kilowattů, přeplňovaná varianta se 74 kW je ovšem z hlediska síly, dynamiky a spotřeby výrazně lepší volbou, kterou ospravedlní i 30tisícový příplatek. T-cross žádnou jednot-

**Hyundai  
Bayon 1.0 T-GDI**

**74 kW  
od 509 990 Kč**



# ZA SLUŠNOU CENU

ku bez přeplňování ani nenabízí, zkoušené provedení v jeho případě představuje úplný základ nabídky. Ve srovnání je Volkswagen z dvojice crossoverů tím kratším, díky skvěle využitému půdorysu se ovšem můžete těšit z velmi vzdušného interiéru.

## Náhrada za kombi

Chvála míří na jeho sedadla. Jejich sedáky jsou sice kratší než v kompaktním

golfu, komfort je ale velmi slušný. V Bayonu sedíte celkově příměji, polstrování by ovšem mohlo být tužší. V přímém srovnání vynikne méně pohodlné nastupování na zadní sedadla. Volkswagen totiž boduje širokými dveřmi a vysokou střešou s téměř rovnou linií. Německý crossover ze Španělska boduje také velkým zavazadelníkem se základním objemem 455 litrů, kterým se přibližuje třeba BMW 3 Touring.

Volkswagen totiž již v sérii nabídne posuvná zadní sedadla, s prostorem se proto dá docela čarovat. Ani Hyundai Bayon se svými minimálně 411 litry ovšem rozhodně neurazí. To spíše zamrzí nakládací hrana vyšší o nezanedbatelných 55 milimetrů.

Korejský crossover z Turecka se může spolehnout na šestistupňový manuál, se kterým působí živěji než dnešní soupeř. Na padesátce je ►



**Bayon  
jako  
jeden  
z mála  
nabízí  
i atmo-  
sférický  
motor**

# SROVNÁVACÍ TEST





o sedm desetin sekundy rychleji než t-cross, na 100 km/h se rozdíl zvětší ještě o desetinku. Nejvýrazněji absenci jednoho převodového stupně u volkswagenu pocítíte při pružném zrychlování. Třeba z 60 na 100 km/h se na pětiku dostanete o 4,2 sekundy později, v rozmezí 80 až 120 kilometrů za hodinu rozdíl naroste dokonce na 5,6 sekundy, což už v některých situacích může představovat problém. Už jen proto bychom uvažovali nad silnějším 1.0 TSI s 81 kW a šestirychlostní manuální skříní, který stojí jen o osmáct tisíc více.

Práci obou převodovek ovšem musíme pochválit. Páky se ve vymezených drahách pohybují přesně a s příjemným odporem. Ani jeden ze třívalců svou koncepcí nijak zvlášť neskrývá, zároveň zvuk litrových agregátů není vlezlý ani otravný.

### Dva přístupy

Díky karoserii vyšší o 84 milimetrů vypadá Volkswagen T-Cross jako malý SUV. Vůz kvůli tomu dostal trochu houpačtější podvozek, což poznáte zejména v zatáčkách, cestovní komfort je ale vyšší než u konkurenta. Spolu s lépe nastaveným řízením se proto na rozbitých cestách cítíte pevněji v kramflecích. V ostřeji projetých obloucích se

## Volswagen se více tváří jako SUV, kdežto bayon připomíná hatchback

vyšší záď lehce nadzdvihne, jakékoliv pretáčivé tendence ovšem rychle zchladí elektronická stabilizace.

Podvozek Hyundai Bayon je o něco tvrdší. To znamená o něco jistější jízdní projev, ale také ostřejší reakce na některé silniční nedokonalosti. Delší zvlnění ovšem zvládá velmi dobře. Díky koncepci připomínající spíše zvětšený hatchback má korejec při svižnější jízdě dobře našlápnuto. Náznaky zábavy za volantem ovšem ředí sice přímé, ale jinak dost necitlivé řízení. Ani jeden z vozů tu ovšem nejsou od toho, aby se v nich cítili jako Fittipaldi. Jejich největší předností je praktičnost, kterou nahrazují již téměř neexistující malé kombiky. A v tomhle ohledu má o něco navrch Volkswagen T-Cross s větším zavazadelníkem, prostornější kabinou a posuvnou zadní lavicí.

### Prostá matematika

Jakmile ale přijde na počítání, náskok německého crossoveru se výrazně tenčí. Oba vozy ve zkoušených specifikacích začínají lehce nad půl milionem. Jenže zatímco v případě Hyundai

# SROVNÁVACÍ TEST

Technické údaje	HYUNDAI	VOLKSWAGEN
Motor	R3, benzín, turbo	R3, benzín, turbo
Uložení motoru	vpředu napříč	vpředu napříč
Ventilů/vačkových hřídelí	4 na válec/2	4 na válec/2
Pohon rozvodů	řetěz	řemen
Zdvihový objem (cm <sup>3</sup> )	998	999
Výkon (kW/min)	74/4500	70/5000
Točivý moment (N.m/min)	172/1500	175/1600
Nejvyšší rychlost (km/h)	183	180
Převodovka	6 MT	5 MT
Poháněná kola	přední	přední
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
Pneu rozměr	205/55 R 17 V	205/55 R 17 V
Pneu typ	Continental Eco Contact 6	Michelin Primacy 4
Normovaná spotřeba (l/100 km)	5,5	5,7
Objem nádrže (l)	40	40
Filtr pevných částic	S	S
Vnější hlučnost dB [A]	68	68
Brzděný/nebrzděný přívěs (kg)	1110/450	1000/620
Objem zavazadelníku (l)	411-1205	455-1281
Délka x šířka x výška (mm)	4180 x 1775 x 1500	4108 x 1760 x 1584
Rozvor (mm)	2580	2551
Výrobní závod	Ízmit, Turecko	Pamplona, Španělsko

## Záruky

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

## Naměřené hodnoty

Zrychlení	0-50 km/h (s)	3,5	4,2
	<b>0-100 km/h (s)</b>	<b>11,5</b>	<b>12,3</b>
	0-130 km/h (s)	19,1	21,7
	0-160 km/h (s)	35,7	41,6
Pružnost	60-100 km/h (s)	8,8/11,8 (4./5. stupeň)	10,8/16,0 (4./5. stupeň)
	80-120 km/h (s)	13,1/17,5 (5./6. stupeň)	18,6 (5.stupeň)
Pohotovostní/užitečná hm. (kg)		1200/460	1253/477
Rozložení hmotnosti př./z. (%)		61/39	58/42
Průměr zatáčení vlevo/vpravo (m)		11,0/10,9	10,6/10,6
Výška posazu (mm)		585	630
Brzdy studené	ze 100 km/h (m)	35,8	34,7
Brzdy zahřáté	ze 100 km/h (m)	35,6	34,8
Vnitřní hlučnost	při 50 km/h (dB[A])	59	59
	při 100 km/h (dB[A])	67	66
	při 130 km/h (dB[A])	70	70
Úsporná jízda (l/100 km)		5,1	5,2
<b>Spotřeba v testu* (l/100 km)</b>		<b>6,2</b>	<b>6,3</b>
Odchylka		+13 %	+11 %
Sportovní jízda (l/100 km)		8,7	8,1
Emise CO <sub>2</sub> (g/km)		147	148
Dojezd na plnou nádrž (km)		645	635

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

## Geny (v Kč) a vybavení

	1.2i/62 kW Comfort: 359 990	1.0 TSI/70 kW Life: 503 900
<b>Testovaná verze</b>	<b>1.0 T-GDI/74 kW Style</b>	<b>1.0 TSI/70 kW Life</b>
<b>Základní cena testované verze</b>	<b>509 990</b>	<b>503 900</b>
Dvouspojková převodovka	40 000	N (až od 1.0 TSI/81 kW)
Automatická klimatizace	S	9200
Vyhřívání předních sedadel	S	8100
Přední a zadní parkovací senzory	S/S	12 100
Zpětná kamera	S	6900
Adaptivní tempomat	N (pouze pro automat)	13 600
LED světlomety	S	N (pro tuto verzi)
Hlídaní mrtvého úhlu	S	7700
Digitální palubní přístroje	S	9800
Vyhřívavý volant	S	N
Navigace	S	od 24 000
Metalíza	13 900	od 12 200

S - sériová výbava, N - nenabízí se

## HODNOCENÍ

### Karoserie

	BODY MAX.	HYUNDAI	VOLKSWAGEN
Prostornost vpředu	15	11	11
Prostornost vzadu	15	9	9
Pocit prostornosti	5	3	3
Zavazadelník	15	5	7
Vnitřní variabilita	10	5	7
Užitečný náklad	10	6	6
Hmotnost přívěsu	5	2	1
Přehlednost	10	6	7
Kvalita zpracování	20	15	15
Funkčnost	10	7	8
Bezpečnostní vybava	10	4	4
<b>Mezisoučet</b>	<b>125</b>	<b>73</b>	<b>78</b>

### Komfort

Nástup do vozu	10	6	7
Pozice sedadel	10	7	8
Sedadla vpředu	15	11	11
Sedadla vzadu	10	6	7
Ovladatelnost	10	7	7
Pérování	30	23	24
Vnitřní hlučnost	10	6	6
Aerodynamický hluk	10	7	7
Komfortní vybava	15	11	8
Klimatizace	10	3	3
Asistenční systémy	20	11	11
<b>Mezisoučet</b>	<b>150</b>	<b>98</b>	<b>99</b>

### Pohon

Zrychlení	15	8	6
Pružnost	15	7	5
Největší rychlost	5	2	2
Kultura běhu motoru	10	6	6
Točivost/Reakce na plyn	10	6	5
Převodovka	15	11	10
Nabíjení/Tankování	15	15	15
Spotřeba v testu	30	22	22
Jízdní dosah	10	6	6
<b>Mezisoučet</b>	<b>125</b>	<b>83</b>	<b>77</b>

### Jízdní dynamika

Ovladatelnost	20	18	17
Směrová stabilita	5	5	5
Agilita	20	16	15
Řízení	20	16	17
Trakce	5	4	4
Stopový průměr otáčení	10	6	6
Brzdy	20	12	14
<b>Mezisoučet</b>	<b>100</b>	<b>77</b>	<b>78</b>

### Konektivita

Telefon	10	10	10
Navigace	25	11	12
On-line funkce/aplikace	20	15	16
Audio	10	10	10
Asistenční systémy	10	7	7
<b>Mezisoučet</b>	<b>75</b>	<b>53</b>	<b>55</b>

### Životní prostředí

Vnější rozměry	15	10	11
Pohotovostní hmotnost	20	20	20
Emise CO <sub>2</sub>	20	12	12
Vnější hlučnost	5	3	3
Ekologické technologie	40	12	8
<b>Mezisoučet</b>	<b>100</b>	<b>57</b>	<b>54</b>

<b>Celkem – technika</b>	<b>675</b>	<b>441</b>	<b>441</b>
Umístění	<b>1.</b>	<b>1.</b>	

### Náklady

Základní cena	75	71	67
Zůstatková hodnota (Eurotax)	10	9	10
Pojištění	15	12	12
Servis	10	4	6
Záruky	15	13	6
<b>Mezisoučet</b>	<b>125</b>	<b>109</b>	<b>101</b>

<b>CELKEM</b>	<b>800</b>	<b>550</b>	<b>542</b>
Umístění	<b>1.</b>	<b>2.</b>	
Výsledná cena v Kč		509 990	503 900
Cena za bod v Kč		927	1140
<b>Poměr cena/výkon</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	

## Slušná čísla

Volkswagen T-Cross dokázal ze 100 km/h zastavit za necelých 35 metrů, což je vzhledem k chladnějším počasím opravdu velmi dobrý výsledek. Soupeř potřeboval zhruba o metr delší vzdálenost.



**Bayon sice stojí o šest tisíc víc, má však bohatší výbavu. Také proto dostal lepší bodové hodnocení pořizovacích nákladů.**

Bayon za 509 990 Kč dostanete vrcholné provedení Style s takřka kompletní výbavou, včetně navigace, u Volkswagenu T-Cross (od 503 900 Kč) je seznam příplatků ještě docela dlouhý. Vedle zmíněné navigace zahrnuje například i přední a zadní parkovací senzory, vyhřívání předních sedadel nebo hlídání mrtvého úhlu. Všechny tyto vyjmenované prvky přitom u bayonu najdete v základu. Také

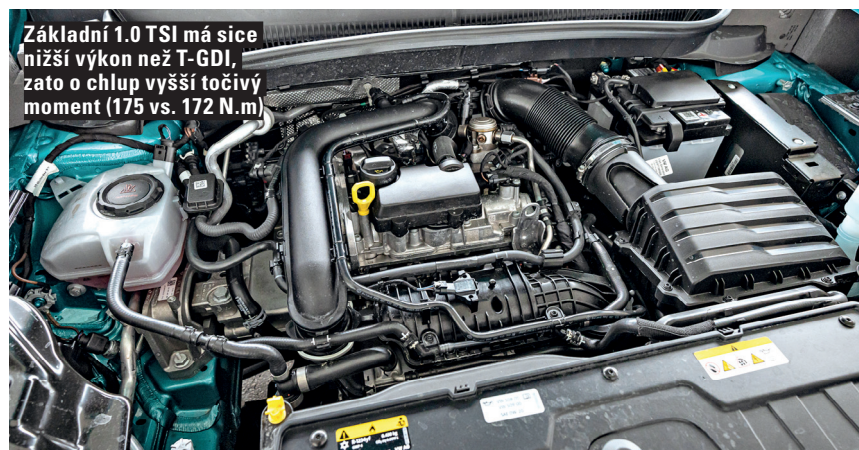
proto se hodnocení ceny přiklonilo na stranu opticky o trochu dražšího modelu s korejským původem.

Jeho další výhodou představuje šestistupňová převodovka s příjemně poskládanými „kvalty“. Díky ní je Hyundai výrazně dynamičtější nejen při startu z místa, ale především v rámci pružné akcelerace, přičemž rozdíl v časech dosahují téměř až šesti sekund ve pro-

spěch bayonu. Ten si ostatně odváží zasloužené vítězství a navazuje na triumf ze srovnání s Volkswagenem Taigo a Nissanem Juke v Auto Tipu 25/21. T-cross ovšem může odcházet se vztyčenou hlavou. Minimálně z hlediska prostornosti a variability patří mezi absolutní špičku segmentu malých crossoverů, který se za posledních pět let pořádně zahustil.



Točivý moment 172 N.m má slabší varianta shodný se silnější verzí triválce 1.0 T-GDI s 88 kW



Základní 1.0 TSI má sice nižší výkon než T-GDI, zato o chlip vyšší točivý moment (175 vs. 172 N.m)

## Umístění Maximální počet bodů 800

1.



**550 bodů**

**Hyundai Bayon** Esteticky zajímavý a dostatečně svižný crossover za slušné peníze. Kdyby přidal lépe odladěný podvozek, měl by ještě silnější pozici.

2.



**542 bodů**

**Volkswagen T-Cross** Vysoká a hranatá karoserie poskytuje spoustu vnitřního prostoru. Škoda pětistupňového manuálu s delšími převody, který tlumí dynamiku.



**ZÁVĚR**  
Redaktor  
**ONDŘEJ ŠÁMAL**

Hyundai Bayon představuje v rámci třídy dostupnou, a přesto velmi povedenou alternativu k francouzským a německým konkurentům. Byť nedostatky má (hlavně v řízení a odpružení), za ty peníze těžko pořídíte lepší vůz. Ostatně jinak skvělý Volkswagen T-Cross po dovybavení stojí minimálně o vyšší desítky tisíc více. Také proto nakonec skončil až druhý.

Foto a zdroj: Auto Bild