

Laurel a Hardy



Nejlevnější malé crossovery na našem trhu nabízejí Hyundai a Citroën. Zcela nový a odvážně tvarovaný model Bayon jsme postavili proti C3 Aircross. A jen těžko jsme mohli vybrat dva odlišnější vozy!

Malá MPV postupně odchází na věčnost a jejich místo v prodejkách zaujaly crossovery postavené na technice městských hatchbacků. Na prostoru už si tak záležet nedávají, tentokrát jde spíše o image, lepší nastupování a vyšší polohu za volantem. Vůbec nevádí, že jsou o pár desítek tisíc korun dražší a vlastně nepřinášejí nic moc navíc, jejich

prodeje ovládají žebříčky po celé Evropě. Citroën už čtvrtým rokem nabízí nafouklé C3 Aircross, které nahradilo MPV s přídomek Picasso. Hyundai se do stejných vod pustil letos s bayonem, který má Evropanům nahradit oblíbené MPV ix20. Přestože velmi podobně veliké SUV už na trhu pár let má, kona je dražší a využívá sofistikovanější techniku.

DOJEM

Tváří se vyšší

V trendu dvou párů světlometů na přídě s uzounkým pásem denního svícení nad samotnými hlavními světly byl Citroën průkopníkem. Následovala jej spousta značek včetně Hyundai, jak dokazuje i model Bayon. Tím ale

podobnost obou vozů končí a rozdíly v jejich designu jsou propastné. Bayon je vlastně jen lehce přizvednutým kombi a ještě před pár lety by se pravděpodobně jmenoval prostě i20 Wagon. A není ani tak moc vysoký, na parkovišti opravdu vyčnívat nebude. Rozdíl ve výšce mezi i20 a bayonem dosahuje jen 40 mm (1450 vs. 1490 mm) a pochůbit se může jen o 15 mm vyšším



Hyundai



V bayonu se žádné překvapení nekoná, palubní deska je převzata z i20 beze změny. Plasty jsou tvrdé a působí lacině. Ergonomicky je rozhodně přívětivější než v citroënu. V nejvyšší výbavě je přístrojový štít vybaven velkým displejem s jednoduchou a přehlednou grafikou.



Citroën



Zaoblená palubní deska vystupuje hluboko do interiéru a potěší originálními tvary. Sedle látkové čalounění je příjemné, zpracování a použité materiály jsou na svou třídu na úrovni. Analogové budíky se staromilským nastavením jasu pomocí tlačítek doplňuje velmi jednoduchý displej zobrazující jen pár základních údajů.



CENA A VÝBAVA

Silná konkurence

Ve své třídě malých crossoverů zabírají modely Citroën C3 Aircross a Hyundai Bayon úplně nejnižší pozice. Levněji začíná Francouz, který je ale v základní výbavě Live holátkem bez klimatizace, kterou má Korejec jako základ. C3 s klimatizací už pak vyjde o 4910 Kč draž než srovnatelný bayon. Naopak rádio má Citroën vždy, zatímco v Hyundai je nutné si připlatit alespoň za paket Club, který vyjde na 20 000 Kč. Srovnatelně vybavené vozy pak vyjdou na velmi podobnou částku na hranici 400 000 Kč. Samozřejmě se v obou případech dá uhrnout z řetězu a nacpat dovnitř příplatkovou výbavu, ve které exceluje zejména Hyundai. Ten dokáže mít například i vyhřívání zadní sedačky a volant, nebo audiosystém Bose, pak se ale cenovky vyšplhají vysoko nad 600 000 Kč.

Citroën má výhodu v nabídce hned dvou výkonnostních verzí diesellového motoru 1.5 BlueHDi, což je u vozů někdejšího konkurnu PSA stále ještě standard. Hyundai naopak nabízí elektrifikovanou variantu s mild-hybridním systémem, který má ale na spotřebu v reálném použití minimální vliv. A navíc nabízí i základní atmosférickou zážehovou dvanáctistovku, se kterou už však bude vůz trochu letargický.

Ani konkurence ale nemusí být o moc dražší, Opel Crossland je momentálně s akční slevou dokonce za stejných 399 900 Kč jako Hyundai, Nissan Juke startuje na 404 900 Kč jako C3 Aircross s výbavou dle Světa motorů. Na opačném konci stojí prémiové modely DS a Audi, za které se platí téměř dvojnásobek.

Základní ceny aut z testu

Hyundai Bayon	
1.2i/62 kW 5 ^o man	349 990 Kč
1.0 T-GDI/74 kW 6 ^o man	379 990 Kč
1.0 T-GDI MHEV/88 kW 6 ^o iMT	479 990 Kč
1.0 T-GDI/74 kW 7 ^o aut	439 990 Kč
1.0 T-GDI MHEV/88 kW 7 ^o aut	519 990 Kč

Citroën C3 Aircross	
1.2 PureTech/81 kW 6 ^o man	369 900 Kč
1.2 PureTech/96 kW 6 ^o aut	479 900 Kč
1.5 BlueHDi/81 kW 6 ^o man	509 900 Kč
1.5 BlueHDi/88 kW 6 ^o aut	574 900 Kč

podvozku (140 vs. 165 mm). Naživo je bayon opravdu až překvapivě nízký a spolu s velmi decentním oplastováním by ani nepůsobil dojmem crossoveru, nebýt stoupající linie oken a celkové malé prosklené plochy.

Od dárců orgánů se vzhledově odlišil dokonale, designéři přišli se zcela novou karoserií, která s i20 nesdílí žádný detail. Je nám sympatický přístup Hyundai, který si nehraje na univerzální designový jazyk, ale každému modelu dává svůj unikátní charakter. Novinka, sdílející jméno s kambodžským chrámem tajemných tváří, je opět zcela jiná – a tentokrát snad ještě kontroverznější než nový Tucson. Tomu odpovídají i reakce lidí. Někomu přišla odvážná a originální, jinému jako duchovní nástupce Fiatu Multipla a Pontiaku Aztek.

Nízko posazená kapota a stoupající linie bočních oken dávají vozu příkrčný profil a díky ostrým hranám působí skoro atleticky. Ještě kontroverznější než příď, která přece jen trochu připomíná konu, na niž si už všichni zvykli, je záď s ostrými sloupky ve tvaru trojúhelníku a propojenými světlomety vůbec nezasahujícími do boku.

Odlíš se rád

To Citroën C3 je pořádný cvalík, který svou příslušnost k SUV dává jasně najevo. Je vysoký, sedí se v něm vysoko a ven se dívá přes masivní kapotu. S výchozím hatchbackem C3 sdílí podobnou příď, vše je ale nafouklejší a zaoblenější. Je hned o 123 mm vyšší než C3 (1597 vs. 1474 mm) a o 107 mm než bayon – to když nepočítáme ližiny. Prosklená plocha je mohutná a střecha Francouze neklesá tak prudce jako u korejského crossoveru.

Pořizovací náklady

	Etalon	
	Hyundai Bayon 1.0 T-GDI/74 kW	Citroën C3 Aircross 1.2 PureTech/81 kW
Základní cena	379 990 Kč (Comfort)	369 900 Kč (Live)
Cena verze Světa motorů	399 990 Kč (Comfort Club)	404 900 Kč (Feel)
Výbava verze Světa motorů	Čelní a boční airbagy, rádio, výškově nastavitelný volant nebo sedadlo řidiče, centrální zamykání, manuální klimatizace, elektrické ovládání předních oken.	
POROVNÁNÍ DOSTUPNÉ VÝBAVY		
Automatická klimatizace	✗	9000 Kč ¹⁾
Bixenony/světlomety LED	✗	✗
Vyhřívání předních/zadních sedadel	✗/✗	12 000 Kč/✗
Zadní/zadní a přední parkovací senzory	✗/✗	8000 Kč/✗
Litá kola	10 000 Kč	✗
Navigace	✗	18 000 Kč
Dešťový a světelný senzor	✓/✗	✓/9000 Kč ¹⁾
Tempomat	✓/✗	✓
Bezklíčkové startování	✗	✗
Metalíza	13 900 Kč	14 500 Kč
Porovnání cen	399 990 Kč (100 %)	404 900 Kč (o1% horší)
Známka ²⁾	1,00	1,00
POŘADÍ	1.	2.

¹⁾ Paket automatické klimatizace a dešťového senzoru., ²⁾Známka za cenu, výbavu a servisní náklady.

Náhradní díly

	Hyundai Bayon 1.0 T-GDI/74 kW	Citroën C3 Aircross 1.2 PureTech/81 kW
Světlo/zadní sdružená svítlna (Kč)	není zatím dostupné/9508	
Přední/zadní nárazník (Kč)	6496/6472	
Přední blatník (Kč)	6483	
Čelní sklo (Kč)	11 238	
Přední brzdové destičky + výměna (Kč)	3989	
Cena práce v servisu (Kč/hod.)	908	
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km (Kč)	43 591	
Záruka: celý vůz/lak/neprez. karoserie (roky)	5/5/12	

Orientační ceny, skutečná částka se může v jednotlivých autorizovaných servisech lišit. Zdroj: údaje výrobce

Základní ceny konkurentů

Audi Q2 1.0 TFSI/81 kW (30 TFSI)	684 900 Kč	Peugeot 2008 1.2 PureTech/74 kW	435 000 Kč
DS 3 Crossback 1.2 PureTech/75 kW	610 000 Kč	Renault Captur 1.0 TCE/74 kW	425 000 Kč
Kia Stonic 1.0 T-GDI/74 kW	444 980 Kč	Škoda Kamiq 1.0 TSI/70 kW	422 900 Kč
Nissan Juke 1.0 DIG-T/84 kW	404 900 Kč	Volkswagen T-Cross 1.0 TSI/70 kW	489 900 Kč
Opel Crossland 1.2 Turbo/81 kW	399 990 Kč	Opel Mokka 1.2 Turbo/72 kW	429 990 Kč

Jak známujeme

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané kategorii a hodnoceném parametru. Měřitelné veličiny známujeme podle odstupu od lídra. Nově hodnotíme po půl stupních. Do 5 % ztráty přidělujeme ještě známku 1,00, dále je stupnice po 10 %. Za odstup 5 až 15 % dáváme 1,50, za 15 až 25 % 2,00 atd. Příklad: Nejlevnějším malým crossoverem s výkonem kolem 80 kW a výbavou dle Světa motorů je Hyundai Bayon 1.0 T-GDI/74kW za 399 990 Kč. Dostává tedy jedničku, stejně jako auta s cenou do 419 990 Kč. Za cenu od 419 991 Kč do 459 999 Kč udělíme známku 1,50 atd. Podobně postupujeme i při subjektivním hodnocení (vzhled, zpracování), vždy vyloučíme odstup od nejlepšího. Znamku můžeme dále upravit, pokud chceme zohlednit například extrémně bohatou výbavu, nadstandardní záruku a podobně. Znamka za oddíl Cena a výbava není součástí celkového hodnocení! Jedná se o samostatnou disciplínu.



Multimediální systém má Hyundai moderní, rychlý a přehledný, platí to i pro menší obrazovku použitou v tomto voze

Dotyková obrazovka multimediálního systému je totážná jako ve všech vozech někdejšího konkurnu PSA a dnes už působí trochu zastaralé





Hyundai

V bayonu je ve srovnání s citroënem kvůli klesající střeše méně místa na hlavu, naopak na kolena mají vzadu cestující prostoru více, a to i přes kratší rozvor (2580 vs 2604 mm). Přední sedačky nabízejí lepší boční vedení, nejsou však příliš pohodlné a delší sezení v nich není příjemné. Loketní opěrka je drobná, dá se ale posunout více dopředu, než je vidět na fotce.



Citroën

V nafouklém C3 Aircross má redaktor se 178 cm dostatek místa jak na nohy, tak hlavu, a z předních sedaček slušný výhled z vozu. Sedačky nemají výrazné tvarování a postrádají boční vedení, delší jízda v nich ale není problémem.



Do našeho srovnání nastoupil ještě kousek vyrobený před letošním faceliftem, který trochu pozměnil přední partii. Modernizace odstranila malou oblou masku a zúžila spodní pár světlometů, takže auto má dospělejší výraz. Jinak se již moc dalšího neměnilo, pouze přibýlo pár možností příplatkové výbavy, mimo jiné také lepší sedačky. Zmodernizované vozy budou v Česku dostupné až koncem roku.

Citroën si navíc dává záležet na individualizaci, je možné jej mít s odlišně lakovanou střešou či dalšími prvky. Zadní okna lze zvýraznit polepem

připomínajícím žaluzie, vše se dá kombinovat designovými pakety.

Tradice a moderna

Podobně velké rozdíly panují v interiérech. Bayon na to šel jednoduše a beze změny převzal palubní desku menšího sourozence. Takže žádné tvarové pokusy, ale konzervativní design, a především velmi dobrá ergonomie. Hyundai totiž stále rád využívá fyzických tlačítek. Samostatný panel proto má klimatizace (v tomto případě jednoduchá, manuální), tlačítka jsou kolem displeje a také můžeme snadno vypnout systém hlídající

jízdní pruhy, stop-start či změnit jízdní režimy. Jen nám některé detaily a zpracování přijdou až moc laciné, většina povrchů je vyrobena z tvrdého plastu a překvapí i zcela chybějící dojezdy oken.

C3 Aircross se u hatchbacku pouze inspirovalo a liší se v mnoha detailech, třeba provedením výdechů klimatizace. Zaoblená a do prostoru kabiny daleko vystrčená palubní deska se už naplno nastavení je nutné činit přes dotykový displej multimediálního systému. Ono tady toho moc na nastavování není, ale natukávat před každým startem

tlačítko deaktivující nepříliš dobře fungující systém stop-start je stejně otravné. Nejvíce ale bojujeme s klimatizací, do níž je nejdříve nutné se dostat kliknutím na pomalu reagující kapacitní tlačítko vedle obrazovky.

PROSTOR A POHODLÍ

Čísla matou

Vzhledem k nižší stavbě karoserie, která z bayonu dělá nejnižší crossover



Hyundai

Dvě nižší výbavy mají jako standard manuální klimatizaci s panelem otočných ovladačů. Automatická je standardem až ve třetí, nejvyšší výbavě a níže ji nelze mít ani za příplatek.

Většina tlačítek C3 se přestěhovala na displej, malý crossover ale naznačuje alespoň základní terénní ambice. Má totiž otočný ovladač nabízející jízdní režimy pro sníh, bláto, či s vypnutou stabilizací a nechýbí ani asistent jízdy z kopce. Potěší také držák na platební kartu vlevo pod volantem.

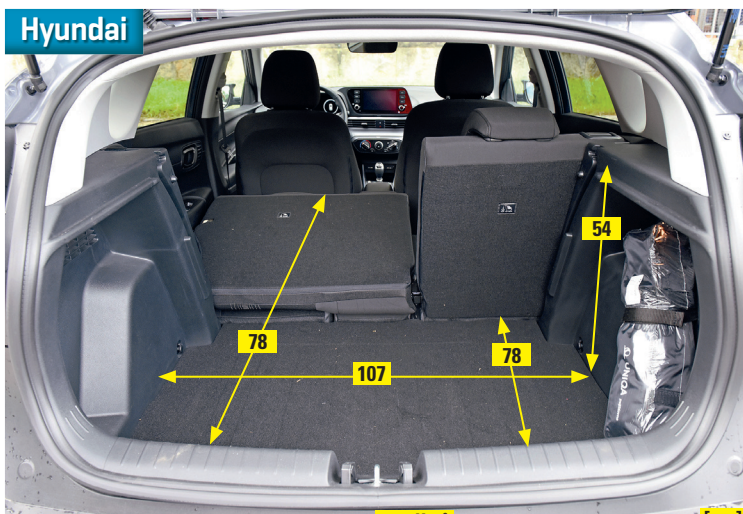


Citroën

Údaje o testovaných vozidlech

	Hyundai Bayon	Citroën C3 Aircross
PROSTORNOST		
Místo podélné/před kolena zadního cestujícího (cm)	174/10	167/7
Výška interiéru nad sedákem P/Z (cm)	96-103/97	97-107/100
Místo nad hlavou cestujícího P/Z (cm)	4-12/7	5-15/9
Šířka interiéru v loktech P/Z (cm)	147/144	141/140
Šířka interiéru v ramenu P/Z (cm)	131/133	137/131
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo (cm)	52 x 50/50 x 49	49 x 50/45 x 48
Rozměry opěradla řidiče (délka x šířka) (cm)	64 x 52	61 x 53
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka) (cm)	70 x 93	80 x 100
Výška dolní hrany kufru/průchozí výška pod 5. dveřmi (cm)	75/185	68/186

„Místo podélné“ – součet vzdáleností od předělu opěradla a sedáku levé zadní sedačky k opěradlu sedadla řidiče, od předělu opěradla a sedáku řidiče k přednímu okraji sedáku a od kraje sedáku k brzdovému pedálu. „Místo před kolena zadního cestujícího“ – figurant si optimálně nastaví sedadlo řidiče, posadí se dozadu doleva. „Výška interiéru nad sedákem“ – vzdálenost sedáku od stropu, měří se vpředu i vzadu na levém sedadle, u řidiče v nejnižší a nejvyšší poloze. „Místo nad hlavou cestujícího“ – totéž, ale nad hlavou figuranta. „Šířka interiéru v loktech“ – nejširší místo interiéru ve vybraní dveři. „Průchodnost zavazadlového prostoru“ – nejmenší výška/šířka vstupního otvoru. „Výška dolní hrany kufru“ – měřeno od země. Hodnoty s figurantem se vztahují k muži výšky 178 cm.

Hyundai**411 litrů****[cm]**

Bayon má o jediný litr více prostoru, kufr má ale méně pravidelný tvar. Plato je možné vyjmout a zastrčit do úchyty za opěradlem. Dojezdová rezerva se dodává za příplatek pro nejnižší výbavu, vyšší ji mají standardně, nelze ji však kombinovat s mild-hybridem.

**Citroën****410 litrů****[cm]**

Kufr má se 410 litry na svou třídu slušný objem a je příjemně hluboký. V levnějších verzích bez dvojité podlahy vznikne po sklopení sedaček masivní schod. Za příplatek je možné mít zadní opěradla rozdělená na tři samostatná sedadla, čím se zlepšuje variabilita. Rezervní kolo se nenabízí ani za příplatek, za 500 Kč je ale možné mít alespoň přípravu na jeho uložení.

ve své třídě (blíží se jen maličký stonic s 1500 mm), se nedá očekávat obzvláště vzdušný interiér. Navíc má i jeden z nejkratších rozvorů v segmentu (2580 mm). Do kabiny se tedy nastupuje podobně jako do i20 a poloha za volantem není o moc vyšší. Na hlavu ale pořád zůstává dostatek místa i vyšším postavám, a to jak vpředu, tak vzadu. A překvapivě se dlouhání pohodlně usadí vzadu bez toho, že by zabořili kolena do předních sedaček, na tom si Hyundai poslední dobou dává opravdu záležet. Nadprůměrná je šířka interiéru, což dává volnost loktům a ramenům, umírněný středový tunel vpředu neomezuje ani kolena.

Do citroënu se už šplhá jako do SUV a pohled přes vysokou kapotu zřejmě více odpovídá představám potenciálních zájemců o tento druh aut. Vysoká střecha poskytuje více než dostatek prostoru, Francouzům se ale i přes delší rozvor (2604 mm) podařilo vyrobit vůz, kde je podélně méně místa než v bayonu. Částečně za to asi může palubní deska vystupující do prostoru kabiny a znamená to, že vzadu sedící cestující mají o 3 cm méně místa na kolena. Více omezující je také široký středový tunel vpředu, který nás nutí sedět v pozici vzdálenější od volantu. Za příplatek je v citroënu možné nakonfigurovat si posuvnou zadní lavici, která se pohybuje v rozmezí 15 centimetrů a umožňuje i polohování opěradla.

Aspoň jeden nadprůměr

Tabulkové rozměry kufrů ukazují téměř totožné hodnoty, tentokrát už v rámci segmentu spíše nadprůměrné. V kratším hyundaii je dokonce o litr větší (411 vs. 410 litrů). C3 Aircross nabídne pravidelný tvar se solidní hloubkou, bayon nás nechá skládat nákup i okolo vystouplých podběhů kol. V obou případech je dvojitá podlaha, vyrovnávající

mohutný schod vzniklý sklopením opěradel, dostupná až v nejvyšších výbavách. Háčky po stranách kufru jsou mohutnější a praktičtější v citroënu. Hyundai zde očividně šetřil a nepůsobí vůbec bytelně.

MOTOR A PŘEVODY

Bez elektřiny lepší

Stejně jako výchozí i20 si bayon musí vystačit s pohonem pouze předních kol a také se stejnou nabídkou motorů. Kromě základní atmosférické dvanáctistovky to už znamená jen přeplňovaný tříválec T-GDI, který je možné doplnit o mild-hybridní ústrojí. Bez toho se testovaný kousek obešel, ostatně nám elektrifikovaná motorizace k srdci příliš

nepřirostla. Nepřináší žádné znatelné úspory, naopak nám leze na nervy omezením plachtění neustálou rekuperací. Jednotka Smartstream G1.0 se standardně páruje s šestistupňovým manuálem s kratším odstupňováním, ale přesně vymezenými dráhami.

Jednotka se 74 kW překvapuje pružností, zrychlení z nuly na stovku jsme zvládli rychleji, než udává výrobce. Nikdy jsme se necítili jako slabší článek provozu, při předjíždění si stačí podřadit a auto je připraveno vrhat se kupředu bez nutnosti předchozího plánování. Optimální otáčky se pohybují mezi 1800 až 2500 min⁻¹, kdy je síly dostatek i s naloženým vozem, na dálnici při 130 km/h na šestý stupeň točí trochu vysokých 3100 min⁻¹. Přesto i tam zvládá jízdu se spotřebou kolem 6,5 litru, podobně se drží i ve městě. Příjemně úsporný umí být na okresních silnicích, kde není problém držet se kolem hranice pěti litrů.

Zrazen převodovkou

Citroën už se bez přeplňované jednotky pořídit nedá, testovaná tříválcová dvanáctistovka s 81 kW je základem, stále se však drží dieslových motorizací a naopak se úplně vyhýbá elektrifikaci. I přes papírově vyšší výkon je citroën z dvojice pomalejší a neohrabanější. Rozjíždí se až neochotně, v nízkých otáčkách motor duní a vibruje. Přitom slušně táhnout začíná už v 1500 otáčkách. Pohled na naměřené údaje ale ukazuje, že ani přes nepřesvědčivý rozjezd není o tolik pomalejší. C3 (1254 kg) se na stovku dostalo za 11,1 sekundy, zatímco bayon (1095-1205 kg) to zvládl za 10,5 s. O dost horší je to s pružností ve vyšších rychlostech, kde citroën zastává za hyundaiem výrazněji. Pocit z jízdy zhoršuje řazení, C3 totiž bojuje s dlouhými převody a nepřesnými dráhami, přestože se již do všech verzí standardně montuje šestistupňový

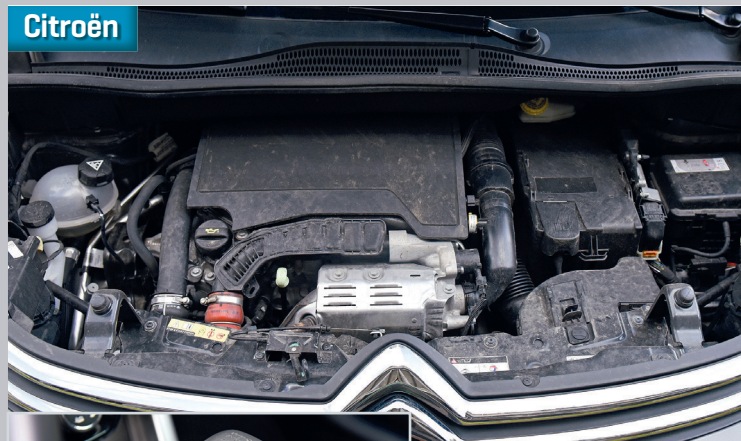


Hyundai



Litrový přeplňovaný tříválec bayonu je pružnější a úspornější než motor francouzského kolegy, stejně tak jeho šestistupňový manuál je přesnější a s kratšími dráhami, i když ani tady není práce s řazením zcela ideální

Citroën



Přeplňovaný tříválec 1.2 Puretech se nabízí ve dvou výkonnostních verzích (81 a 96 kW). Slabší není příliš pružná, čemuž nepomáhá ani nepřesná šestistupňová převodovka s velmi dlouhými dráhami, spotřeba navíc není lepší než u silnější varianty.

manuál místo předchozího pětistupňového, ke kterému jsme měli stejné výtky. Dojmu příliš nepomáhá ani podivné umístění mohutné řadicí páky, která je mírně nakloněna dopředu. Neutrál tedy znamená lehce předkloněnou páku.

Také ve spotřebě Francouz lehce zaostává, na dálnici točí 2900 otáček, přesto se průměr ustálil na 7,3 litru. Ve městě jsme jezdili kolem sedmi litrů a po okreskách za šest, s lehkou nohou se ale dá dostat k 5,5 litru.

JÍZDA

Strážník

Bayon si podvozek vypůjčil od menšího i20 třetí generace, což znamená přední zavěšení McPherson a vlečenou

nápravu vzadu. Jelikož se světlá výška zvýšila jen nepatrně a stejně tak těžší tělo příliš nezměnilo polohu, jsou jízdní vlastnosti velmi podobné výchozímu vozu. Je naladěný trochu komfortněji, nerozhodí ho ani rozbitá silnice, na níž nemá sklony uskakovat. Vzhledem k výše řečenému se v zatáčkách výrazněji nenaklání, jezdí velmi jistě a stabilně. Také díky strmému řízení s 2,4 otáčky mezi rejdy vůz na prudké změny směru reaguje rychle. Odhlučnění odpovídá poměrům třídy, motor je v kabině slyšet jen při vyšších otáčkách. Při dálničních rychlostech už do kabiny proniká více hluku od vzduchu protékajícího kolem karoserie, odhlučnění podvozku se ale povedlo. Ve srovnání s podobně velkou konou nám bayon přišel o kousek tišší.

Cvalík

Jízda v C3 Aircross se diametrálně liší. Jak je pro značku typické, naladění podvozku je velmi měkké a zaměřené na komfort. Po silnicích téměř plave, rozhodit jej dokážou jen příčné nerovnosti při vysoké rychlosti. Spolu s výškou to znamená lodní jízdní vlastnosti, značné náklony karoserie v zatáčkách a celkově trochu neohrabaný pocit vedle mrštného bayonu. Při prudké změně směru se citroën skoro trápí, zaklekne na vnější přední kolo, zadní zvedne do vzduchu a elektronika začne obě přední razantně brzdit, čímž ještě zvýrazní nedotáčivost. S hlučností je to velmi podobné, zvuk kultivovaného tříválce dovnitř moc neproniká. Aerodynamika je sice horší, ale dává o sobě více vědět až

na dálnici. Podvozek je odhlučněn příkladně.

S vyšší světlou výškou má také větší ambice podívat se i mimo cesty, což dokazuje také otočným ovladačem funkce Grip Control, která má částečně suplovat pohon všech kol na horších povrchích přibrzdováním kol. Neznamená to však, že by byl schopným offroadem, pořád jde jen o obyčejnou předokolku.

Údaje o testovaných vozidlech

	Hyundai Bayon	Citroën C3 Aircross
ZÁKLADNÍ ÚDAJE OD VÝROBCE		
Motor, ventilový rozvod	přeplňovaný benzin R3, DOHC	přeplňovaný benzin, R3, DOHC
Zdvihový objem (cm ³)	998	1199
Největší výkon (kW/min ⁻¹)	74/4500-6000	81/5500
Největší točivý moment (Nm/min ⁻¹)	172/1500-4000	205/1750
Převodovka	6 ^o manuální	6 ^o manuální
Délka x šířka x výška (mm)	4180 x 1775 x 1490	4160 x 1756 x 1597
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2580, 1551/1557	2604, 1513/1491
Standardní pneumatiky	185/65 R15	205/60 R16
Provozní/uzitečná hmotnost (kg)	1095/610	1254/616
Nejvyšší hmotnost nebrzděného/brzděného přívěsu (kg)	450/1100	600/840
Objem zavazadlového prostoru základní/maximální (l)	411/1205	410/1289
Objem nádrže paliva (l)	40	45
Nejvyšší rychlost (km/h)	183	183
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	10,7	10,1
Emise CO ₂ (g/km)	122-129	132-133
Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) (l/100 km)	5,4-5,7	5,8-5,9

NAMĚŘENÉ HODNOTY

Pružnost na 4. rychlostní stupeň (60-100 km/h) (s)	8,1	9,3
Pružnost na 5./6./7./8. rychlost. stup. (80-120 km/h) (s)	11,8/15,5	15,1/21,1
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h podle GPS (min ⁻¹)	3100	2900
Brzdná dráha z rychlosti 100 km/h (m)	37,4	49
Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h (km/h)	47,2/87,3/128,3	47/86,7/126,3
Naměřená kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km)	6,2	6,6

K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01.

Hodnocení

Na testované oblasti se uděluje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům.	Hyundai Bayon 1.0 T-GDI/74 kW	Citroën C3 Aircross 1.2 PureTech/81 kW
DOJEM		
Design	2,00	1,50
Dílnské zpracování	2,50	2,00
PROSTOR A POHODLÍ		
Prostornost	2,00	2,00
Sedadla	2,50	2,50
Zavazadelník a variabilita	2,00	1,50
Ovládací prvky	1,00	2,50
MOTORY A ZPŘEVODOVÁNÍ		
Dynamika	1,00	2,50
Pružnost	1,00	2,50
Spotřeba	1,50	2,50
JÍZDA		
Řazení	2,50	3,50
Řízení	1,50	2,00
Brzdy	2,00	2,00
Ovladatelnost	1,50	3,00
Jízdní komfort	1,50	1,50
CELKEM		
Výsledná známka	1,75	2,25
Závěrečné pořadí	1.	2.



Hyundai



Pneumatiky v testu: Michelin Primacy 4 165/55 R16

Bayon je při výhybném manévru velmi jistý, rychle mění směr a situaci pomáhá i strmé řízení

Citroën



Pneumatiky v testu: Bridgestone Turanza T005 205/60 R16

Prudké změny směru citroënu úplně nevyhovují, má sklony k nedotáčivosti a stabilizace se jí snaží krotit velmi razantně, auto se navíc ztlačně naklání

ZÁVĚR

Ve třídě, která má být moderní náhradou za malé kombíky i pozdější MPV, jsou možnosti výběru rozsáhlé. Proto je příjemné, že nejnižší cenová patra obývají vozy tak odlišné jako C3 Aircross a Bayon. Korejec se rozměry v davu spíše schovává a výhody lepšího výhledu ani snadnějšího nastupování zde nejsou tak výrazné. Naopak se neztratí výrazný design, až nečekaně kontroverzní na svou třídu. Jako nástupce Hyundaie

ix20 to ale bude mít bayon těžké, opět jde totiž o diametrálně odlišné vozy. Ix20 si libovalo v prostoru, mělo bohaté prosklení a zákazníci zaujalo i vysokým posezem za volantem, a tedy lepším výhledem a nastupováním, což vše bayon prostě ignoruje. Nebylo by tedy divné, kdyby mnoho zájemců toužících po autě připomínajícím klasická MPV sáhlo spíše po citroënu. Ten se sice snaží tvářit jako drsný offroad, ale jeho

kabina vlastně připomíná padlé hrdiny prostornosti mnohem více. Musí se sice vypořádat s poněkud neohrabaným podvozkem a nepřesným řazením, pro klidné řízení ale může jít o lepší volbu než korejský konkurent. Výsledek klání dvou malých crossoverů je při pohledu do tabulky dost jasný, na body zvítězil modernější vůz. Díky své odlišnosti se ale tato auta nejspíše ve výběru zákazníků stejně neutkají.

Pořadí

1. Hyundai Bayon 1.0 T-GDI/74 kW



- + **Dobrá ergonomie**
Vyvážené jízdní vlastnosti
Dobrá dynamika a pružnost
- **Kontroverzní design**
Laciné materiály v interiéru
Nižší kabina

Průměr celkem **1,75**

2. Citroën C3 Aircross 1.2 PureTech/81 kW



- + **Komfortní podvozek**
Vyšší kabina
Lépe řešený kufr
- **Méně ergonomický interiér**
Nepřesné řazení
Horší stabilita

Průměr celkem **2,25**

