



Joep de Heer
27 oktober 2021

Ruimte voor meer?

Aan de populariteit van crossovers lijkt geen einde te komen; een gegeven waar ze je bij Hyundai alles over kunnen vertellen. Modellen van het merk als de Kona en Tucson zijn mateloos geliefd. De Kona eindigde op plaats 8 in de lijst van best verkochte auto's van 2020 en de nieuwe Tucson weet in de afgelopen maanden al meer dan 2.000 klanten te overtuigen tot een aankoop. Genoeg reden voor de Koreanen om te kijken of er nog meer te halen valt in de markt en het segment. Het merk zet in op de ontwikkeling van een compacte crossover met aantrekkelijke binnenruimte. Zo wordt de Hyundai Bayon geboren; een i20 op hoge poten. Een sterke zet?



Helemaal zichzelf

Om maar met de cijfers te beginnen; de auto meet in de lengte 4.180 mm, in de breedte 1.775 mm en in de hoogte 1.500 mm. Daarmee is de auto qua maatvoering vrijwel identiek aan zijn broer Kona. De overeenkomsten stoppen nog niet; de kunststoffen zwarte wielkastbeschermers, hoog geplaatste dagrijverlichting en zichtbare bodembescherming; genoeg materiaal waarin de broers gelijkenissen vertonen.

Waar starten dan de verschillen? De Bayon heeft scherp getekende boemerangvormige lichtunits aan de voor- als aan de achterzijde. De twee achterlichten worden met elkaar verbonden door een horizontale rode balk. De daklijn lijkt wat minder af te lopen en de achterraut oogt minder gedrongen. Met al deze verschillen staat er toch een compleet andere auto dan de Kona, ook al delen ze vrijwel dezelfde afmetingen en vallen ze in hetzelfde segment. Als totaal is de Bayon een frisse auto die vanuit het oogpunt van design helemaal thuishoort in de Hyundai-familie, zonder zelf authenticiteit te verliezen.

Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 48V Premium

Leuk feitje: de Bayon is samengesteld op basis van de eisen van de Europese automobilist. Mede om die reden heeft Hyundai ervoor gekozen de auto te vernoemen naar een prachtige stad in het zuidwesten van Frankrijk: Bayonne, de officieuze hoofdstad van Frans Baskenland.



Feest der herkenning

Het Hyundai-feestje gaat binnenin de Bayon helemaal los. Wie eerder in een laatste generatie i20 heeft gezeten zal zich hier direct thuis voelen; de twee interieurs zijn bijna volledig identiek aan elkaar. Opnieuw zijn we erg enthousiast over de twee grote opvallende schermen van 10,25 inch achter het stuur en boven de middenconsole. Helder en zonder veel nonsens wordt alle nodige informatie geprojecteerd. Het systeem werkt snel, is gedeeltelijk naar eigen wens in te richten en geeft een haarscherp beeld. Doordat het scherm hoog is geplaatst kan de blik tussen het wegdek en het informatiescherm snel worden gewisseld, wat de veiligheid ten goede komt. De fysieke knoppen voor de klimaatbeheersing zijn geplaatst in een eigen cluster; bij de Bayon geen gerommel in lastige menustructuren in het scherm om even de

Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 48V Premium

temperatuur aan te passen.

De kofferbak is met 411 liter ruim 50 liter groter dan die van de Kona. Met neergeklapte achterbank mag je jezelf rijk rekenen met 1.205 liter; 62 liter meer dan de Kona. De passagiers op de achterbank zitten prima. Tot een lengte van 1,80 meter heb je net voldoende ruimte voor hoofd en benen. Met drie volwassenen plaatsnemen op de achterbank is in praktijk mogelijk maar niet aan te bevelen voor een reis naar Zuid-Frankrijk. Bestuurder en bijrijder mogen zich rijk rekenen met fijn zittende stoelen. Punt van aandacht is het harde kunststof ter hoogte van de knie bij de middentunnel, bij langere rit voelt dit niet comfortabel als je knie er constant tegenaan rust. Er is door Hyundai in het gehele interieur veel plastic gebruikt. Hoewel dit inherent is aan het segment hadden we op bepaalde punten toch comfortabeler materiaal gewenst.



Voorsprong door techniek

In het vooronder vinden we een 1,0-liter T-GDi-motor met 48V mild hybrid-technologie. In ons geval is hij gekoppeld aan een handgeschakelde zesversnellingsbak met een

Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 48V Premium

vermogen van 74 kW (100 pk). Daarnaast is er ook een zeventrapsautomaat te krijgen met dubbele koppeling en een vermogen van 88 kW (120 pk). Als bestuurder heb je keuze uit drie rijmodi (Eco, Normal en Sport) die de respons op het gaspedaal en de besturing beïnvloeden.

De genoemde 48V mild hybrid-technologie is standaard aanwezig op de Bayon. De combinatie van een 48-volt accu, een Mild Hybrid Starter Generator (MHSG) en een LDC-omvormer (Low Voltage DC/DC) geven je tijdens het accelereren net een zetje extra en zorgen voor een kleine brandstofbesparing over de gehele autorit. Tevens is de Bayon de eerste cross-over van Hyundai die wordt voorzien van Rev Matching; een systeem dat tot voor kort was voorbehouden aan de sportieve modellen van het merk. Kort gezegd regelt de Rev Matching technologie dat het toerental van de motor en de draaisnelheid van de wielen worden gesynchroniseerd, waardoor soepeler en sportiever terugschakelen mogelijk is. Bij de handbak wordt dit geactiveerd als de auto in de rijmodus Sport wordt gezet, bij de automaat is dit in alle rijmodi beschikbaar. We moeten je eerlijk bekennen dat we het verschil met de i20 (waarin bijna dezelfde motor ligt maar zonder Rev Matching) niet direct voelden. De naam klinkt in ieder geval erg stoer en je hebt weer een mooi verhaal te vertellen bij je vrienden.

Het vinden van het aangrijpingspunt bij het koppelen vraagt enige gewenning. Soepel laat de versnellingspook zich in de verschillende verzetten plaatsen en de auto weet prima mee te komen in het verkeer. Om brandstof te besparen wordt de motor van de transmissie losgekoppeld zodra je het gaspedaal loslaat. Hierdoor gaat de auto 'zeilen'. Er wordt door de auto zelf gekozen of dit wordt gedaan met stationair draaiende motor of uitgeschakelde motor. Zodra je het gaspedaal of rempedaal weer gaat bedienen wordt de motor direct gestart in dezelfde versnelling als toen de motor werd uitgeschakeld. Met al deze vernuftigheden kwamen we op een verbruik van 5,7 liter brandstof per 100 kilometer, oftewel 1 op 18.



Concurrerend geprijsd

Wil je de Bayon de jouwe maken dan mag je minimaal een bedrag van 21.695,- euro meenemen naar de dealer. Voor topversie Premium Sky, met panorama dak en automatische transmissie, wordt bijna 30.000 euro neergelegd. Onze testauto kost je 26.695,- euro en is voor dit bedrag rijkelijk uitgerust met veel opties en bomvol veiligheidssystemen.

Een kijkje in de stal van Volkswagen leert ons dat de T-Cross er is vanaf 25.990,- euro. Voor dit geld heb je een vrij kale auto. Met een vergelijkbaar aangeklede versie als onze Bayon komen we ruim boven de 30.000,- euro. Ook de Skoda Kamiq (vanaf 25.890,- euro) en de Renault Captur (vanaf 25.669,- euro) komen fors hoger uit in prijs. Dichtbij zitten de Seat Arona (vanaf 22.300,- euro), Kia Stonic (vanaf 21.795,- euro) of Opel Crossland (vanaf 22.649,- euro). Je leest het al; het segment zit ramvol en je hebt keuze in overvloed.



U vraagt, wij draaien!

Waarin onderscheidt zich de Bayon tegenover al het andere geweld binnen dit segment? Allereerst heb je een aantrekkelijke prijs voor een topversie waarbij concurrenten nog maar net een basisversie leveren. Aangevuld met de milde hybridetechniek en een prima verbruik ben je milieubewust en zuinig bezig. De Bayon heeft een flinke rits aan veiligheidssystemen standaard aan boord en 5 jaar garantie ongeacht het aantal kilometers.

Verschillen met de Kona zijn er op uiterlijk gebied en de binnenruimte. De vanafprijs van de Kona ligt daarnaast met 25.835,- euro voor de benzineversie hoger dan de vanafprijs van de Bayon. De Kona biedt naast zijn tradionele verbrandingsmotoren wel meer variatie met een hybride model en een volledig elektrische versie.

Is de Bayon een sterke zet? Wellicht wel; het segment blijft mateloos populair en de Bayon sluit naadloos aan op deze vraag van de Europese automobilist. Met meer praktisch gemak en een lagere prijs kiest Hyundai voor een duidelijke positionering.

Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 48V Premium

Daarmee is de Bayon een sterke kanshebber om net zo populair te worden als zijn broers.

Plus

- + Praktisch
- + Vol vernieuwende techniek
- + Concurrerend geprijsd

Min

- Veel gebruik van plastic in interieur
- Zoeken naar aangrijpingspunt koppeling