



Hyundai Bayon (2021 - 2026)

Keuzevrijheid

Autotest | SUV's zijn razend populair. Hyundai speelt daar op in door Sports Utility Vehicles aan te bieden in ieder segment, van klein tot groot en van voordelig tot kostbaar. Toch ziet Hyundai ruimte voor nog een SUV: de Bayon. Welke meerwaarde biedt deze nieuwkomer?

Afgaande op de afmetingen en de specificaties is het antwoord op deze laatste vraag: weinig. De Bayon is vrijwel even groot als de Hyundai Kona en kost ook vrijwel hetzelfde. Het grote verschil zit in de stijl. De Kona is een echte SUV met een hoog opgetrokken neus, hoge schouderlijn en avontuurlijke uitstraling.



De Bayon daarentegen heeft het lijnenspel van een moderne, ranke personenauto en is daarom een mix van SUV en personenauto, ofwel een "crossover". Een crossover had Hyundai nog niet in het programma en

dat gat wordt nu gevuld door de Bayon.

Ruimte

Toch is dat gat klein, want het lijnenspel heeft bijzonder veel gemeenschappelijk met de Hyundai i20. Bovendien hebben beide auto's dezelfde wielbasis en daarmee ook dezelfde binnenruimte. Het verschil zit in de hoogte en de overhang. Daardoor zou de Bayon ruimer moeten zijn, maar een blik op de binnenmaten leert dat dat niet zo is. Vorm ging hier dus voor functie. Wellicht is dat een terechte keuze van Hyundai, want SUV's en crossovers worden grotendeels om het uiterlijk gekozen.



Dat de Bayon een crossover is, blijkt ook uit de instap en de zit. De Bayon biedt niet de eenvoudige instap en hoge zit van een SUV, maar is op dit punt vergelijkbaar met een gewone personenauto. Wel valt op dat de stoelen over een grote afstand zijn te verstellen. Bovendien zitten de pedalen relatief diep, waardoor bestuurders van sterk uiteenlopend postuur een goede zithouding kunnen vinden.

De hoofd- en beenruimte achterin is voldoende voor twee volwassenen. Dit is mede te danken aan de iets hogere bouw, waardoor de rugleuning achter iets nadrukkelijker recht op kan worden gezet en iets meer beenruimte ontstaat. De bagageruimte is kleiner dan gemiddeld in dit segment en ook kleiner dan die van Hyundai's eigen i20 en Kona.

Uitrusting

Net zoals andere compacte modellen van Hyundai is ook de Bayon te voorzien van alle techniek die mag worden verwacht van een moderne auto. Hierin zit de grootste vooruitgang ten opzichte van de vorige compacte crossover van Hyundai, de ix20. De Bayon beschikt over een modern infotainment-systeem (audio, communicatie en navigatie) dat zich laat bedienen via een royaal bemeten beeldscherm. Ook heel modern: de klokken achter het stuurwiel zijn vervangen door een beeldscherm waarvan de layout wordt aangepast aan de gekozen rijmodus (standaard, economisch of sportief).

In het streven naar vooruitgang heeft Hyundai een aantal vreemde keuzes gemaakt. Zo heeft de Bayon rondom sensoren, zodat de elektronica kan waarschuwen voor gevaar. Desondanks kan de cruise-control niet automatisch afstand bewaren tot de voorligger.



Andere modellen van Hyundai zijn uit te rusten met een audiosysteem van Krell, hetgeen een feestje is voor het gehoor. De Bayon daarentegen is te voorzien van een "premium" audiosysteem van Bose, dat als een grote sprong terug werd ervaren. Het geluid heeft weinig helderheid, veel laag en is slecht gepositioneerd (alsof de luidsprekers bij de pedalen zitten). Wie graag naar muziek luistert, doet er daarom verstandig aan om een uitvoering te kiezen met een standaard audiosysteem. Dat geeft een eerlijker en daarmee aangenamer geluid.

Mild hybrid

Hyundai is een van de weinige autofabrikanten die alle moderne aandrijftechnieken levert, van elektrische auto's, via waterstof aangedreven modellen, tot hybrides. De hybrides levert Hyundai ook nog eens in diverse varianten, van plug-inhybride tot mild-hybrid. De Bayon is voorzien van deze laatste omdat dat de eenvoudigste en dus voordeligste is. Dat zorgt voor een lage aanschafprijs, maar niet noodzakelijkerwijs voor lage gebruikskosten.



Tijdens remmen en uitrollen zet de Bayon bewegingsenergie om in elektriciteit. De motor wordt automatisch uitgeschakeld wanneer de auto tot stilstand komt om brandstof te besparen. Bij het wegrijden wordt de motor vervolgens razendsnel en onmerkbaar gestart met de eerder gewonnen "gratis" elektriciteit. Ook tijdens het rijden kan de elektromotor kortstondig een duwtje in de rug geven om het verbruik te verlagen. Mede daarom geeft de schakelindicator bij zeer lage snelheden al de suggestie om een hoge versnelling te kiezen. Zo suggereert de elektronica om bij 50 km/u de zesde versnelling te kiezen, waarbij het toerental 1.250 tpm bedraagt. Dankzij de elektrische assistentie lukt dit zonder "bokken" of ander protesteren tegen het lage toerental.

Zonder doelbewust zuinig te rijden bedroeg het verbruik tijdens iedere rit 1 op 20 of beter. De prestaties van de 100 pk / 171 Nm sterke krachtbron zijn heel behoorlijk, wel een enkele keer moest worden teruggeschakeld om direct vermogen paraat

te hebben. Alhoewel de motor niet naar meer vermogen doet verlangen, is bij een hoog toerental extra geluidsisolatie wel gewenst. Dan laat de driecilinder namelijk een duidelijke roffel horen die de diverse concurrenten beter weten te verhullen c.q. te voorkomen.



Weggedrag

De belangrijkste reden om een crossover te verkiezen boven een SUV is het weggedrag. Een SUV is door de hoge bouw weliswaar stoerder, maar de hoogte zorgt voor een minder gunstige stroomlijn en een hoger zwaartepunt. Een ongunstige stroomlijn zorgt voor een hoog verbruik en veel rijgeluiden. Een hoog zwaartepunt maakt een auto minder stabiel.

Juist omdat de Bayon nauwelijks hoger is dan een standaard personenauto, rijdt deze ook zo. De bestuurder ervaart geen hoge zit en daarmee ook geen extra overhellen in de bocht. De Bayon stuurt als een lichte, levendige en compacte auto. Omdat de Bayon is bedoeld als compacte gezinsauto is het weggedrag stabiel en voorspelbaar, waardoor het ontspannen reizen is met Hyundai's crossover.



Conclusie

Welke meerwaarde biedt de Bayon boven het bestaande aanbod van Hyundai? In praktisch opzicht is het antwoord op die vraag: weinig. De Bayon biedt geen nieuwe technieken, kost vrijwel hetzelfde en is niet ruimer of praktischer dan het bestaande aanbod.

Het grote verschil zit in de aankleding. Hyundai bood al een compacte hatchback en een compacte SUV aan. De Bayon vormt een middenweg tussen beide. Deze zogenaamde "crossover" is iets hoger dan een standaard personenauto en onderscheidt zich met een meer zelfverzekerde uitstraling. De belangrijkste meerwaarde die de Bayon biedt is daarom: keuzevrijheid. ■



Specificaties

Hyundai Bayon (2021 - 2026)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	418 x 178 x 150 cm
Wielbasis	258 cm
Gewicht	1.195 kg
Aanhanger	450 kg
Aanhanger geremd	1.110 kg
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	321/1205 l
Bandenmaat	195/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	998 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	100 pk @ 4500 rpm
Koppel	171 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10.7 sec.
Topsnelheid	183 km/u
Verbruik gemiddeld	5.5 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	121 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 26.695,-
Prijs instapmodel	€ 21.695,-