



Hyundai Bayon 1.0 T-GDI Prime DCT

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (74 kW/100 PS)

Der Bayon ergänzt die Kleinwagen-Sparte der Koreaner um ein dezent höhergelegtes Crossover. Das 2021 vorgestellte Modell wurde mittlerweile einer kleinen Auffrischung unterzogen, wobei die Änderungen nur moderat ausfallen. In der Frontpartie wurde der Stoßfänger neugestaltet und die Scheinwerfer mit einem Leuchtband verbunden. Am Heck gibt es ebenfalls nur kleine Design-Anpassungen. Zudem lässt sich der Kleinwagen nun serienmäßig "over-the-air" updaten. Im Test tritt der Koreaner in der höchsten Ausstattungsvariante "Prime" samt Automatikgetriebe zu einem Basispreis von stolzen 30.100 Euro an. Er überzeugt mit einem für einen Kleinwagen guten Platzangebot in der ersten Reihe, und auch der Kofferraum fällt mit 305 l vergleichsmäßig groß aus. Dass ein Kleinwagen von Seiten der Ausstattung heutzutage keine Verzichtserklärung mehr sein muss, zeigt die getestete Top-Variante: LED-Scheinwerfer mit Abbiegelicht, Klimaautomatik mit Sitzheizung vorn und hinten, Navigationssystem mit Premium-Soundsystem sowie umfangreiche Sicherheitsfeatures - alles ist dabei. Dass einen der Bayon dennoch zurück in den Kleinwagen-Kosmos holt, liegt an der Materialauswahl im Innenraum. Hier verbauen die Koreaner großflächig harten Kunststoff und einfache Materialien. Auch wenn die geringfügigen Änderungen mit dem Facelift per se nichts Schlechtes sein müssen, an einer Stelle bestand Nachbesserungsbedarf, der nicht erfüllt wurde. Auch beim aktuellen Modell arbeitet der Einklemmschutz der Fenster nicht überall zuverlässig. **Konkurrenten:** u.a. Ford Puma, Mitsubishi ASX, Opel Mokka, Nissan Juke, Peugeot 2008, Renault Captur, VW Taigo.

⊕ gutes Platzangebot vorn, sehr umfangreiche Serienausstattung, lange Garantielaufzeit

⊖ unzuverlässiger Einklemmschutz der Fenster, einfache Materialien im Innenraum, Beifahrersitz nicht in der Höhe einstellbar

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,4**

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,1
	Fahrspaß	3,3
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

Die Karosserie des Bayon ist weitgehend ordentlich gefertigt, die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Die Türrahmen sind aus mehreren Teilen zusammengesetzt und müssen ohne Verkleidung auskommen - beides, um die Herstellungskosten zu drücken. Der Innenraum gefällt durch sein aufgeräumtes und unaufgeregtes Design, über die einfachen Materialien kann das aber nicht hinwegtäuschen. So sind die Instrumententafel, die Türverkleidungen und auch die Dachsäulenverkleidungen in hartem Kunststoff ausgeführt. Darüber hinaus sind die Textilien für Dachhimmel und Fußraum einfach gehalten und lassen nur ein Mindestmaß an Wohnlichkeit aufkommen. Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist nur

ausreichend. Schalter und Tasten haben teilweise leichtes Spiel, die Mittelkonsole lässt an Solidität vermissen und es finden sich schlecht entgratete Kanten. Im Kofferraum dominiert kratzempfindliches Material an den Seiten. Der Unterboden zeigt sich in weiten Teilen verkleidet, nur der Heckbereich bleibt offen.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem einfachen Haltestab offen gehalten. Eine Gasdruckfeder würde beispielsweise beim Nachfüllen des Scheibenwischwassers das Anheben der schweren Haube erleichtern.

3,4 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,6 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 40 l fassenden Tank eine theoretische Reichweite von rund 600 km. Die maximal mögliche Zuladung des fünftürigen Testwagens mit vier vollwertigen Sitzen und einem Notsitz hinten in der Mitte liegt bei 440 kg - das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Serienmäßig gibt es eine Dachreling, die die Installation eines Dachträgers vereinfacht. Auf dem Dach kann man inklusive Trägersystem bis zu 70 kg transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 75 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes reicht das aus. Als zulässige Anhängelast gibt der

Hersteller 910 kg für gebremste und 450 kg für Anhänger ohne eigene Bremse an. Die moderate Außenlänge von 4,18 m und der Wendekreis von 11,1 m machen den Bayon für die Stadt recht gut geeignet, die Breite von 2,04 m (inklusive Außenspiegel) behindert dabei noch nicht übermäßig.

⊖ Ein Reserve- oder Notrad ist nicht lieferbar, es gibt lediglich ein Reifenpannenset. Im Tankstutzen fehlt ein Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Tanken des falschen Kraftstoffs verhindert. Zudem muss die Tankklappe umständlich über einen Hebel im Innenraum geöffnet werden.

2,8 Licht und Sicht

Die Enden des kleinen Crossover kann man recht gut überblicken, allerdings entzieht sich die Vorderkante der Motorhaube dem Blick des Fahrers. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Bayon eine weitgehend ordentliche Sicht nach draußen. Ungünstig sind hauptsächlich die breiten D-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. Die leicht erhöhte Sitzposition hilft, den Verkehr gut zu überblicken. In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera, die jedoch nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt wird. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Einen Einparkassistenten kann man optional bestellen, ein 360-Grad-Kamerasystem ist nicht erhältlich. Nachts leuchten die serienmäßigen LED-Scheinwerfer, die zudem eine Abbiegelichtfunktion beinhalten, die Fahrbahn passabel aus. Eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung sind nicht vorhanden. In der Prime-Ausstattung sind auch die Rücklichter in LED-Technik ausgeführt, sodass das Bremslicht schneller anspricht und für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen ist. Der serienmäßige Fernlichtassistent kann automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt schattieren.

⊕ Der Innenspiegel blendet beim Bayon Prime serienmäßig bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten. Zusätzlich gibt es auf der Fahrerseite einen asphärischen Bereich, um den Blickfeld nach schräg hinten zu vergrößern.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Abschleppvorgang oder an einem Stauende kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,8 Ein-/Ausstieg

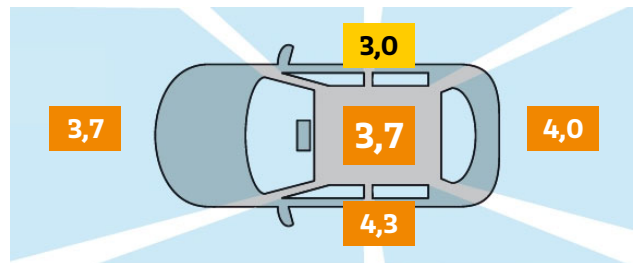
Die leicht erhöhte Sitzposition im Bayon bietet gewisse Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 46 cm über der Fahrbahn (Sitz ganz nach unten gestellt) in noch günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt etwas höher und ist nicht gerade schmal ausgeführt. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne einen auskommen. In der zweiten Sitzreihe gestaltet sich das Ein- und Aussteigen aufgrund der Platzverhältnisse etwas mühsamer. Die Türen werden vorn in drei, hinten in nur zwei Positionen gehalten.



Der Hyundai bietet eine akzeptable Rundumsicht trotz breiter D-Säulen.

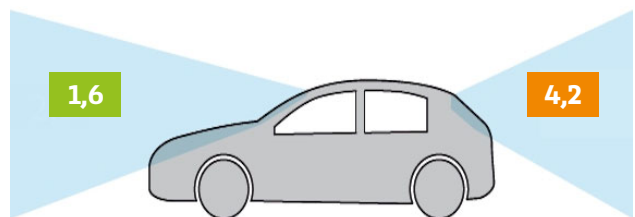
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Der Testwagen ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, welches sich nicht deaktivieren lässt und nur über einen ungenügenden Diebstahlschutz verfügt. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Ein Bewegungssensor im Schlüssel, der nach einer gewissen Zeit das Funksignal in einem ruhenden Schlüssel abschaltet, ist letztlich kein vollumfänglicher Schutz vor der Fahrzeugentwendung. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless

3,0 Kofferraum-Volumen

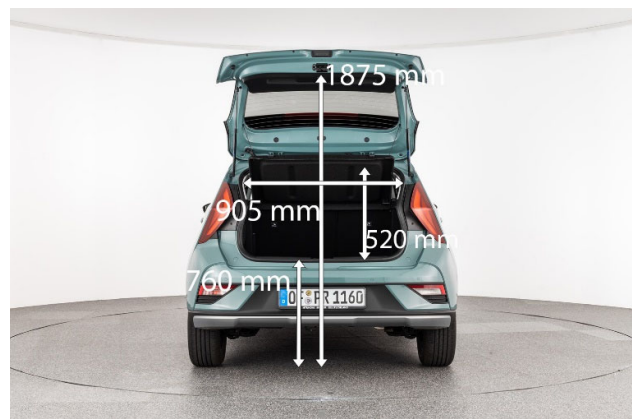
Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst das Gepäckabteil für einen Kleinwagen überdurchschnittliche 305 l unter der Kofferraumabdeckung. Setzt man den variablen Ladeboden in die obere Position, lassen sich 85 l nach unten abtrennen. Unter dem Ladeboden in tiefster Position befinden sich weitere 30 l Stauraum für kleinere Utensilien. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 420 l. Alternativ können im Kofferraum bis zu sechs handelsübliche Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 720 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.175 l Volumen verfügbar.



Regulär bietet der Bayon 305 l Kofferraumvolumen (variabler Boden unten), erweiterbar auf maximal 1.175 l bei umgeklappter Rückbank und voller Raumnutzung.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht - wird aber auch kaum vermisst, weil sich die Klappe leicht anheben und über die zwei Griffmulden in der Heckklappeninnenverkleidung bequem schließen lässt. Die Gepäckraumabdeckung wird über Schnüre mit angehoben und kann zwar nicht unterhalb des Kofferraumbodens, dafür hinter der Rücksitzlehne verstaut werden. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen bringt das allerdings keinen Vorteil, da die Gepäckraumabdeckung dann den Kofferraum begrenzt. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Ladekante befindet sich recht hohe 76 cm über der Straße; innen ergibt sich eine 19 cm hohe Stufe, wenn der doppelte Ladeboden in der unteren Position liegt. Platziert man den Boden in der oberen Halterung, reduziert sich die Stufe auf 8 cm, was das Ausladen etwas erleichtert. Bei umgeklappten Rücksitzen bildet die leicht ansteigende Lehne mit dem Boden (in oberer Position) in etwa eine ebene Fläche. Ist der Ladeboden nach unten versetzt, ergibt sich eine erhebliche Stufe. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 30 l in der Reserveradmulde Platz - allerdings sollte man dort nichts „Verkratzendes“ verstauen, weil die



Manuelle Heckklappe mit 1,90 m Öffnungshöhe, 76 cm Ladekante und variablem Ladeboden.

Mulde nur lackiert, aber sonst nicht weiter geschützt ist. Die Heckklappe öffnet rund 1,90 m hoch - erst größere Personen müssen daher auf ihren Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe seitlich ausgeleuchtet, eine 12-V-Steckdose sucht man vergebens.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie

nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist nur von vorn, nicht aber vom Kofferraum aus möglich. Ein Staufach befindet sich auf der rechten Seite im Kofferraum, wie auch ein Taschenhaken.

2,6 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite eingestellt werden, die Pedale sind günstig angeordnet. Der Motorstart erfolgt schlüssellos über den beleuchteten Start-Stopp-Knopf, der sich etwas versteckt hinter dem Lenkrad befindet. Das serienmäßige digitale 10,3-Zoll-Kombiinstrument überzeugt nicht nur mit einer hohen Auflösung, auch die Ablesbarkeit von Drehzahlmesser und Geschwindigkeit - beide werden als Rundinstrumente dargestellt - ist einwandfrei. Die Instrumente sehen zudem sehr edel aus und wechseln (abhängig vom gewählten Fahrmodus oder frei nach Wunsch) ihr Design. Der 10,3-Zoll-Touchscreen des serienmäßigen Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Das Bedienteil der serienmäßigen Klimaautomatik ist übersichtlich gestaltet, allerdings etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen weit von der Fahrbahn abgewendet werden muss. Die Einstellung aller Klima-Funktionen erfolgt über Tasten - heutzutage eine willkommene Seltenheit. Weitere komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der Lichtsensor, der Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik - letztere gibt es leider nur für das Fahrerfenster.

2,1 Multimedia/Konnektivität

Der Bayon ist in der Prime-Ausstattung gut ausgerüstet. Mit dem Facelift ziehen die Online-Funktionen serienmäßig ein sowie die Möglichkeit, das Infotainment selbstständig via Internet-Verbindung zu updaten. Zum Serienumfang zählen außerdem das Navigationssystem mit Online-Verkehrsinformationen sowie das Premium-Soundsystem von Bose. Darüber hinaus gibt es ein Radio mit digitalem Empfang (DAB+), eine Bluetooth-Freisprechanlage, die kabelgebundene Smartphone-

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für 1,95 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für deutlich über zwei Meter große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und für einen Kleinwagen sogar recht großzügig, die üppige Außenbreite des Bayon hat das aber schon angedeutet. In jedem Fall hat man



Der Koreaner hat ein hochauflösendes und gut ablesbares 10,3-Zoll-Digitalcockpit sowie einen hoch positionierten Touchscreen für die meisten Fahrzeugfunktionen.

⊖ Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, da die Griffmulden in den Türverkleidungen schlecht zu erreichen sind. Die manuelle Handbremse funktioniert zwar, man verzichtet im Gegensatz zu einer elektrischen Parkbremse aber auf eine Nothaltefunktion, die auch ein Beifahrer sicher auslösen könnte.

Integration via Android Auto und Apple CarPlay sowie eine induktive Ladeschale. Zusätzlich stellt der Bayon mehrere USB-Anschlüsse (zwei vorn und einen hinten) zur Verfügung. Die Remote-Service-Optionen, wie beispielsweise der Fernzugriff über die Smartphone-App, sind zudem serienmäßig dabei.

⊖ Einen 12- oder 230-V-Stromanschluss gibt es weder im Fond noch im Kofferraum.

ein angenehmes Raumgefühl auf den vorderen Plätzen. Erfreulich: Die serienmäßig mehrfarbige Ambientebeleuchtung verleiht dem Innenraum bei Nachtfahrten mehr Tiefe.

⊖ Ein Panorama-Glasdach ist für den Bayon nicht erhältlich.

2,6 Raumangebot hinten

Im Fond finden selbst großgewachsene Personen ausreichend Platz vor, die Kopffreiheit begrenzt die Personengröße auf circa 1,95 m. Die Beinfreiheit würde sogar für 2,0 m große Personen ausreichen, wenn die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt sind. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng. Das Raumgefühl ist zufriedenstellend, wofür neben der hohen Seiten- auch die niedrige Dachlinie sowie die neben dem Kopf verlaufende C-Säule verantwortlich sind. Die Ambientebeleuchtung setzt sich in der zweiten Reihe nicht mehr fort.



Ausreichend Platz für zwei Personen, mit Kopffreiheit bis ca. 1,95 m und Beinfreiheit auch für größere Personen.

4,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Wie die meisten Fahrzeuge in seiner Klasse belässt es auch der Bayon in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich einige Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind zumindest ausreichend groß und nehmen 1-l-Flaschen auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind sehr schmal, fassen

jedoch ebenfalls 1-l-Flaschen. Becherhalter sucht man hinten allerdings vergeblich und lediglich der Beifahrersitz hat eine geschlossene Lehnentasche an der Rückseite. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

3,1 KOMFORT

3,0 Federung

Hyundai hat den Bayon als Crossover, im Vergleich zum i20, klar komfortorientiert ausgelegt. Das Fahrwerk ist in der Summe ausgewogen abgestimmt, es federt die Unzulänglichkeiten der Straßen ordentlich weg und reicht nur harte Kanten spürbar bis zu den Insassen durch. Innerorts spricht die Federung auf wellige Fahrbahnen passabel an, Einzelhindernisse dringen aber mitunter recht deutlich an die Insassen durch und werden in seltenen Fällen mit unsoliden

Fahrwerksgeräuschen quittiert. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel schluckt das Fahrwerk bei angepasstem Tempo ordentlich. Auf der Landstraße ergibt sich zumeist ein recht guter Federungskomfort, über Aufbrüche rumpelt das SUV jedoch spür- und hörbar hinweg. Auf der Autobahn ist man für einen Kleinwagen recht entspannt unterwegs, eine gewisse Unruhe durch leichtes Karosseriezittern fährt allerdings immer mit.

3,4 Sitze

Die Vordersitze sind manuell verstellbar, eine elektrische Sitzeinstellung ist für den Bayon nicht erhältlich. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt; Sitzflächenlänge und Lehnenbreite sind nicht einstellbar, so lässt sich der Seitenhalt nicht optimieren oder an unterschiedliche Staturen anpassen. Die Mittelarmlehne kann lediglich längsverschoben und hochgeklappt werden. Hinten sitzt man weniger bequem, die äußeren beiden Plätze erfüllen zumindest Standard-Ansprüche. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig

konturiert und bieten entsprechend kaum Seitenhalt. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, nur auf längeren Strecken ist die Lehnenneigung nicht optimal. Auf dem mittleren Sitzplatz muss man mit dem engen Fußraum zurechtkommen.

⊖ Der Beifahrersitz ist nicht in der Höhe einstellbar.

3,0 Innengeräusch

Das Crossover bietet lediglich einen durchschnittlichen Geräuschkomfort. Der Dreizylinder-Benziner ist mäßig gedämmt und wird erst bei höheren Geschwindigkeiten von den Windgeräuschen übertönt. Die Abrollgeräusche der 17-Zoll-Bereifung sind ebenfalls deutlich zu hören und das Fahrwerk poltert

beim Überfahren von Unebenheiten mitunter etwas. Das subjektive Empfinden wird bei der Geräuschklassifizierung bestätigt: Mit einem Schalldruckpegel von 67,9 dB(A) bei 130 km/h fährt der Bayon ein befriedigendes Ergebnis ein.

2,9 Klimatisierung

Der Bayon Prime ist serienmäßig mit einer Ein-Zonen-Klimaanlage, Sitzheizung vorn und hinten sowie Lenkradheizung ausgestattet. In der getesteten Ausstattung schützen serienmäßig getönte Scheiben ab der B-Säule die Fondinsassen

vor zu starker Sonnenbestrahlung. An den vorderen Düsen können Luftmenge und Strömungsrichtung nicht unabhängig voneinander eingestellt werden. Für die Fondinsassen gibt es lediglich Luftdüsen unter den Vordersitzen.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen

Der 1,0-Liter-Dreizylinder-Benziner mit Turboaufladung leistet 74 kW/100 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 200 Nm. Damit ist das Crossover für die Fahrzeugklasse angemessen motorisiert. Innerorts wirkt der Kompakte recht kräftig, auf der Autobahn sollte man seine Ambitionen zügeln. Von

15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, vergehen nur 1,3 s. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Bayon in 7,5 s, von 80 auf 120 km/h geht es in verhaltenen 10,3 s. Hyundai gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 12,4 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 176 km/h.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Verbrenner legt für einen Dreizylinder ordentliche Manieren an den Tag, wenn auch im Stand und beim Anfahren, etwa an Lenkrad und Pedalerie, Vibrationen zu spüren sind. Bei der Leistungsentfaltung merkt man, dass der Ottomotor seine Leistung mit wenig Hubraum generieren muss und

dementsprechend stark aufgeladen ist. Die Folge ist ein merklich verzögertes Ansprechen, insbesondere bei niedrigen Touren. Hat der Turbomotor erst einmal Ladedruck aufgebaut, gibt er seine Leistung recht homogen ab. Bei niedrigen Drehzahlen tritt zudem häufig ein niederschwelliges Brummen auf.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Bayon mit dem 100-PS-Verbrenner steckt entweder ein manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe oder, wie im Falle des Testwagens, ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Der Getriebewählhebel läuft in einer leicht verständlichen Gasse und wirft keine Fragen auf. Die Getriebesteuerung wählt meistens zum passenden Zeitpunkt den richtigen Gang, über die drei Fahrmodi von Eco bis Sport kann man gut nachvollziehbar das angestrebte Drehzahlniveau beeinflussen. Die Schaltvorgänge sind untypisch für ein Doppelkupplungsgetriebe eher gemächlich. Das Anfahren klappt spontan, wenn auch hier die Gänge recht stark verschliffen werden. Das Getriebe ist eher kurz übersetzt, so

liegen bei Tempo 130 rund 3.000 Umdrehungen pro Minute an, was den Motor akustisch etwas angestrengt wirken lässt. Das Crossover ist serienmäßig mit einer Berganfahrhilfe ausgestattet. Das Start-Stopp-System arbeitet schnell und zuverlässig - der Fahrer bekommt das Abstellen und Starten des Verbrenners lediglich akustisch und beim Blick auf den Drehzahlmesser mit.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der Bayon bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern zügig wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Hyundai nur wenig. Aufbaubewegungen und leichtes Wippen nach Bodenwellen sind zu spüren, halten sich jedoch in Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigen sich zwar leichte Lastwechselreaktionen, diese werden bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der Kleinwagen gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Koreaner unproblematisch und für ein höhergelegtes Crossover durchaus souverän; zu hohe Geschwindigkeiten quittiert er mit Untersteuern, wobei das ESP nur soweit einbremst wie erforderlich, um den Wagen stabil zu halten. Der Bayon bleibt stets gut kontrollierbar, weil er nicht stur geradeaus schiebt. Die Entwickler haben hier einen passenden Kompromiss aus Fahrsicherheit und Fahrdynamik gefunden.

2,5 Lenkung

Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle recht ordentlich, sie bietet aber nur eine mäßige Rückmeldung und ein eher synthetisches Lenkgefühl. Um die Mittellage könnte das Rückstellmoment gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten etwas ausgeprägter sein. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, bei höheren Geschwindigkeiten und geringen Lenkwinkeln sind ab und an leichte Korrekturen erforderlich, um eine präzise Linie zu halten. Die Lenkung ist insgesamt recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind 2,4 Umdrehungen erforderlich, was vor allem dem Abbiegen und Rangieren zugutekommt.

2,7 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Bayon 35,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein ordentlicher Wert. Die Bremse lässt sich passend dosieren und spricht ohne störende Verzögerung an.

2,0 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheits- und Assistenzausstattung ist beim Bayon in der Prime-Version sehr umfangreich - nahezu alles, was verfügbar ist, bringt er bereits serienmäßig mit. Es gibt eine Kollisionswarnung, einen Totwinkelwarner, ein Notbremssystem inkl. Personen- und Fahrradfahrererkennung

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

sowie einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion und Lenkungseingriff. Zudem warnt der Bayon serienmäßig bei kreuzendem Querverkehr am Heck während des Rückwärtsausparkens und kann darüber hinaus eine Bremsung einleiten. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist ebenso Serie wie auch der Tempomat. Dank des Spurfolgeassistenten hält der Hyundai für kurze Phasen selbständig die Spur, was vor allem bei langen Autobahnfahrten eine komfortable Unterstützung sein kann. Gegen Aufpreis ist zusätzlich die

adaptive Geschwindigkeitsregelanlage für den Bayon erhältlich und ermöglicht eine Übernahme der serienmäßig erkannten Tempolimits in die Geschwindigkeitsregelung. Die Reifendrucke werden über Sensoren in den Reifen überwacht, was genauer funktioniert als eine Überwachung mittels der ABS-Sensoren. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Ab Stillstand wird dann automatisch der Warnblinker aktiviert.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Hyundai Bayon 76 Prozent für eine zufriedenstellende Insassensicherheit und insgesamt eine Vier-Sterne-Bewertung erzielen (Test: 10/2021). Die Ergebnisse beziehen sich dabei auf das Vor-Facelift-Modell, neuere Ergebnisse sind nicht verfügbar. Die Vergleichbarkeit ist auf Grund der geringfügigen Änderungen aber gegeben. Der Wagen bietet serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags - weitere Airbags sind nicht verfügbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 2,05 m einen guten Schutz. Die hinteren Kopfstützen lassen sich nicht recht weit ausziehen, sie reichen nur für bis zu 1,70 m große Personen. Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein

Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Um Folgekollisionen zu vermeiden, bremst das Auto nach einem Zusammenstoß selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab. Das eCall-System ist serienmäßig an Bord und informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte - per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden.

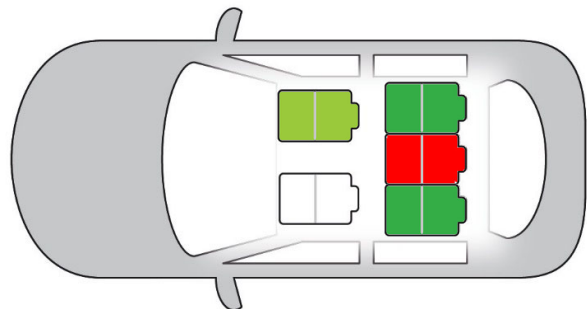
⊖ Warndreieck und Verbandtasche sind seitlich im Kofferraum an einer Lasche untergebracht, dort sind sie aber bei beladenem Kofferraum eventuell schlecht zu erreichen. An den Verzurrösen im Gepäckabteil kann man nur leichte Gegenstände befestigen, weil die Ösen am entnehmbaren Kofferraumboden befestigt sind. Ein Kofferraumtrennnetz bietet Hyundai nicht an, es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lassen könnte.

2,8 Kindersicherheit

Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Bayon 82 Prozent für seine Kindersicherheit (Test: 10/2021). Die Ergebnisse beziehen sich dabei auf das Vor-Facelift-Modell, neuere Ergebnisse sind nicht verfügbar. Die Vergleichbarkeit ist auf Grund der geringfügigen Änderungen aber gegeben. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem Gurt fixieren - eine Isofix-Halterung gibt es nicht. Das Fahrzeug verfügt an den hinteren Außenplätzen serienmäßig über zwei Isofix-Halterungen samt i-Size-Freigabe. Mit dem Gurt lassen sich dort ebenfalls Kindersitze befestigen. Da das Gurtschloss unter dem Polster verbaut ist, wird der Einbau etwas erschwert. Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten schieben - daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊕ Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich ausschließlich mit dem Schlüssel bedienen und ist daher nicht so leicht von den Kindern selbst veränderbar.

⊖ Lediglich der elektrische Fensterheber für das Fahrerfenster hat einen zuverlässigen Einklemmschutz. Durch

die auftretenden Schließkräfte an Beifahrer- und Fondfenster besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

2,7 Fußgängerschutz

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Bayon 76 Prozent der möglichen Punkte erzielen (Test: 10/2021). Die Ergebnisse beziehen sich dabei auf das Vor-Facelift-Modell, neuere Ergebnisse sind nicht verfügbar. Die Vergleichbarkeit ist auf Grund der geringfügigen Änderungen aber gegeben. Die Front ist recht gut entschärft, allerdings bergen die Seiten der

Motorhaube und besonders die Unterseite der Windschutzscheibe sowie die A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Das serienmäßige Notbremssystem erkennt Fußgänger sowie Fahrradfahrer und kann einen Aufprall möglichst verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 100 PS starken Bayon 1.0 T-GDI mit Doppelkupplungsgetriebe liegt im ADAC Ecotest bei 6,6 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 175 g/km. Im ADAC Ecotest gibt es dafür 25 von maximal 60 Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 6,6 l, außerorts bei 5,8 l und auf der Autobahn bei 7,8 l Super pro 100 km. Da der Bayon mit dem Facelift in keiner Variante mehr mit einem Mild-Hybrid-System angeboten wird, fällt der Kraftstoffverbrauch etwas höher aus.

1,2 Schadstoffe

⊕ Der serienmäßige Otto-Partikelfilter (OPF) reduziert zwar die Partikelemissionen, dennoch bleiben sie in allen ADAC-Zyklen leicht über den strengen Ecotest-Grenzwerten, sodass es geringe Punktabzüge gibt. Unter dem Strich erhält der Bayon 48 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der Koreaner mit dem 1,0-l-Turbomotor 73 Punkte und erhält somit vier von fünf Sternen im ADAC

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Ecotest. Bei Fahrten mit einem portablen Emissionsmessgerät im realen Straßenverkehr bestätigte sich die gute Abgasreinigung.

2,4 AUTOKOSTEN

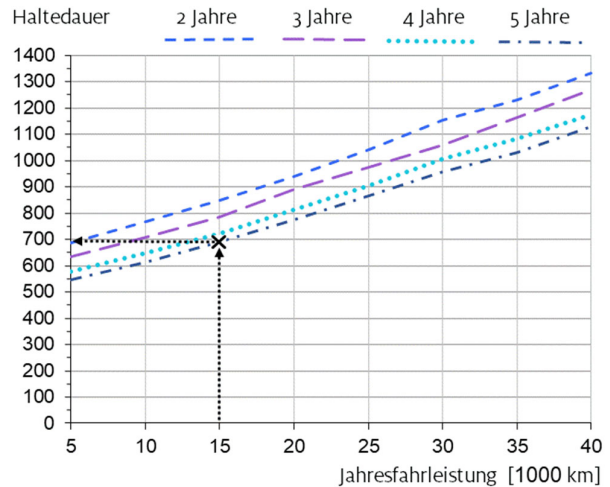
2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Bayon startet in der höchsten Ausstattungsvariante "Prime" und mit Automatikgetriebe zu einem Preis ab 30.100 Euro. Die Ausstattung ist dann für einen Kleinwagen wirklich umfangreich. Alle wichtigen Features im Bereich Infotainment, Sicherheit und Komfort sind bereits serienmäßig dabei - Wünsche bleiben gerade in Anbetracht der Fahrzeugklasse kaum noch offen. Da es zusätzlich zur Ausstattungsvariante und dem Getriebe neben der Außenlackierung nur zwei weitere Optionen gibt, steigt der Preis des nahezu vollausgestatteten Testwagens nur geringfügig auf 30.850 Euro. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, ebenso die laufenden Kosten dank überschaubarer Ausgaben für die Werkstatt und moderater Einstufungen bei der Versicherung (KH: 16, VK: 23, TK: 19). Die Kfz-Steuer beträgt 79 Euro pro Jahr. Ein großer Vorteil ist die fünfjährige Garantie, die zudem nicht laufleistungsgebunden ist. Die lange Garantie ist zudem hilfreich beim Wiederverkauf - allerdings sollte man darauf achten, die Wartungen und Reparaturen nach Herstellervorgaben durchzuführen, damit der Garantieschutz nicht erlischt.

⊖ Die Wartungsintervalle liegen bei 30.000 km oder 24 Monate, der Motorölwechsel ist jedoch alle 15.000 km oder 12

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 690 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Monate fällig - das ist gerade für Wenigfahrer nicht ideal und kostenintensiv.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Bayon 1.0 T-GDI Select	Bayon 1.0 T-GDI Trend DCT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/998
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	74 (100)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	200/2000
0-100 km/h [s]	11,3	12,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	179	176
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,4 l S	5,5 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	124	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/23	16/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	75	75
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	606	659
Preis [Euro]	23.400	27.500

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter

HKB = Hochdachkombi

TR = Transporter

BU = Bus

SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi

GR = Van

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

FG = Flüssiggas

G = Erdgas

E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	5,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,7
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	250/590/963
• Dachlast/Anhängelast [kg]	57/746
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,42
Herstellungsland	Türkei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	76,1
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	188

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN	
3-Zylinder-Turbobenziner, Euro 6e (WLTP) 36EA, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	998 ccm
Leistung	74 kW/100 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	176 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,5 l
CO ₂ -Ausstoß	124 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.180/1.775/1.500 mm
Leergewicht/Zuladung	1.195/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	411/1.205 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/910 kg
Stützlast/Dachlast	75/70 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Türkei, Izmit

ADAC MESSWERTE	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/5,8/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	151 g/km (WTW* 175 g/km)
Reichweite	605 km
Innengeräusch 130 km/h	67,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.220/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/720/1.175 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	140 Euro	Werkstattkosten	84 Euro
Fixkosten	137 Euro	Wertverlust	329 Euro
Monatliche Gesamtkosten	690 Euro		
Steuer pro Jahr	79 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/23		
Basispreis Bayon 1.0 T-GDI Prime DCT	30.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 26.07.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	30.850 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.446 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
- gut (1,6 – 2,5)
- befriedigend (2,6 – 3,5)
- ausreichend (3,6 – 4,5)
- mangelhaft (4,6 – 5,5)



AUSSTATTUNG	
TECHNIK (im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/750 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	750 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	750 Euro° (Paket)

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	570 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,6
-----------------------------------	------------

AUTOKOSTEN	2,4
-------------------	------------

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	2,7
Verarbeitung	4,0	Fahrleistungen	2,9
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,1
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	2,2
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,4	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	2,7
Innenraum	2,6	Sicherheit	2,0
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,0
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0	Umwelt/EcoTest	2,4
Komfort	3,1	Verbrauch/CO ₂	3,5
Federung	3,0	Schadstoffe	1,2
Sitze	3,4		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	2,9		

Stand: Oktober 2025
 Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat