



Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 48-Volt-Mildhybrid Trend iMT

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (74 kW/100 PS)

Seit Juni 2021 rollt der für den europäischen Markt entwickelte Bayon im türkischen Izmit vom Band und ergänzt die SUV-Familie von Hyundai. Überraschend ist dabei, dass die Koreaner damit ihrem erfolgreichem Kona einen Kannibalen in der Kleinwagen-Klasse an die Seite stellen. Mit 4,18 m Länge und 2,04 m Breite (inklusive Außenspiegeln) ist der Bayon lediglich 3 cm kürzer sowie 2 cm schmaler. Die Fahrzeughöhe beträgt 1,50 m, damit ist der Bayon um 7 cm kleiner als der etwas größere Bruder – der Crossover wirkt dadurch ein wenig gedrungener. Der kleine Bordsteinkraxler verkörpert die teils extravagante Designphilosophie von Hyundai, besonders auffällig sind die dreigeteilten Hauptscheinwerfer sowie die pfeilförmigen LED-Rückleuchten. Der Innenraum wirkt aufgeräumt, hier dominiert neben dem digitalen 10,25-Zoll-Kombiinstrument das Infotainmentsystem, das ausstattungsabhängig mit einem 10,25 Zoll großen Touchscreen zahlreiche Online-Dienste ermöglicht. Zum ADAC Autotest tritt der Bayon 1.0 T-GDI 48-Volt-Mildhybrid Trend iMT an. Der 100 PS starke Turbobenziner überträgt sein maximales Drehmoment von bis zu 172 Nm über das Sechsgang-Schaltgetriebe an die Vorderräder. Damit ist das gut 1,2 t leichte Auto angemessen motorisiert. Was Vibrationen, Dröhnen und Brummen angeht, ist der Dreizylinder einer der besseren seiner Art. Der Hersteller verspricht 10,7 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 183 km/h. Das 48-V-Mild-Hybridsystem gewinnt während der Verzögerungsphasen Energie zurück, sodass die Start-Stopp-Automatik den Verbrenner über einen längeren Zeitraum abschalten kann – sogar während der Fahrt im Segel-Modus. Die elektronisch geregelte Kupplung entkoppelt den Motor im Eco-Modus in bestimmten Fahrsituationen und abhängig der Motordrehzahl vom Getriebe, sobald der Fahrer den Fuß vom Gaspedal nimmt. Im ADAC Ecotest erreicht der Fünftürer mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,8 l/100 km und geringen Schadstoffemissionen 74 Punkte und vier Sterne. Das SUV überzeugt mit sicheren Fahreigenschaften, einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung sowie den großzügigen Garantieleistungen. Der Bayon Trend ist ab 22.490 Euro erhältlich – auch hier ist der Unterschied zum Kona (Trend-Ausstattung ab 24.000 Euro) gering. So ist der Neue eine Alternative zum Etablierten – mehr aber auch nicht. **Konkurrenten:** u. a. Ford Puma, Hyundai Kona, KIA Stonic, Suzuki Vitara.

- ⊕ gutes Platzangebot vorn, sehr umfangreiche Serienausstattung, großzügige Garantieleistungen, moderate Kosten
- ⊖ Einklemm- und Verletzungsgefahr durch zu hohe Schließkräfte an Beifahrer- und Fondfensterhebern, einfache Materialien im Innenraum, Beifahrersitz nicht in der Höhe einstellbar

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,9**

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,2 Verarbeitung

⊖ Die Karosserie des Bayon hat Hyundai ordentlich gefertigt, die Spaltmaße dürften aber teils schmaler und gleichmäßiger sein. Leider bestehen die Türrahmen noch aus mehreren Teilen, an den Kanten sieht man unschöne Schweißnähte. Der Unterboden ist ordentlich verkleidet, lediglich der Bereich um die Hinterachse könnte noch Optimierung vertragen. Der Innenraum gefällt auf den ersten Blick durch sein modernes Design, bei genauerem Hinsehen fallen jedoch die sehr einfach gehaltenen Materialien auf. Alles ist in hartem

Kunststoff ausgeführt, selbst der Dachhimmel ist eine Billigversion ohne schönem Stoffüberzug. Auch wenn das Innenmaterial arg billig wirkt, die Verarbeitung ist jedoch tadellos, nichts klappert oder scheppert auf schlechten Fahrbahnen. Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten, Gasdruckfedern wären praktischer. Das Wechseln der Halogen-Scheinwerferlampen ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Motorraum mühsam.

3,3 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 5,8 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 40 l fassenden Tank eine theoretische Reichweite von 690 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 460 kg – das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach kann man mit einem geeigneten Trägersystem bis zu 70 kg transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 75 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes sollte das reichen. Die moderate Außenlänge und der Wendekreis von 11,1 m

machen ihn für die Stadt recht gut geeignet, lediglich die Breite von 2,04 m (inkl. Außenspiegel) stört da etwas.

⊖ Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt lediglich ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden. Im Tankstutzen fehlt ein Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Tanken des falschen Kraftstoffs verhindert. Zudem ist die Tankklappe umständlich über einen Hebel im Innenraum zu entriegeln.

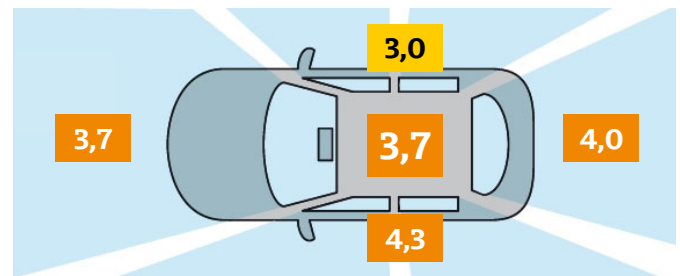
3,1 Licht und Sicht

Die Enden des kleinen SUV kann man recht ordentlich überblicken, allerdings entzieht sich die Vorderkante der Motorhaube dem Blick des Fahrers. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Bayon eine 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. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten – immerhin der auf der Fahrerseite hat einen asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren 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. Die vorderen Parksensoren gibt es gegen Aufpreis, einen Einparkassistenten kann man nicht bestellen, ebenso wenig ein 360-Grad-Kamerasystem. Der serienmäßige Fernlichtassistent kann automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt schattieren.

⊖ Nachts leuchten die serienmäßigen Halogenscheinwerfer die Fahrbahn mäßig aus, die zudem keine tageslichtähnliche Lichtfarbe erzeugen. Eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung sind nicht vorhanden. Gegen Aufpreis sind LED-Hauptscheinwerfer erhältlich, die eine Abbiegelichtfunktion beinhalten. Die Rücklichter sind ebenfalls lediglich optional in LED-Technik ausgeführt, mit der das Bremslicht schneller anspricht und für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen ist.

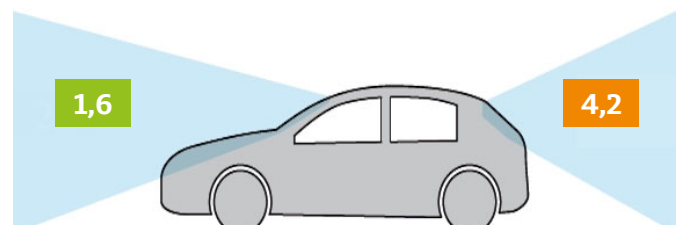
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden. Weder der Innen- noch die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab.

2,7 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; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung. Ein schlüsselloses

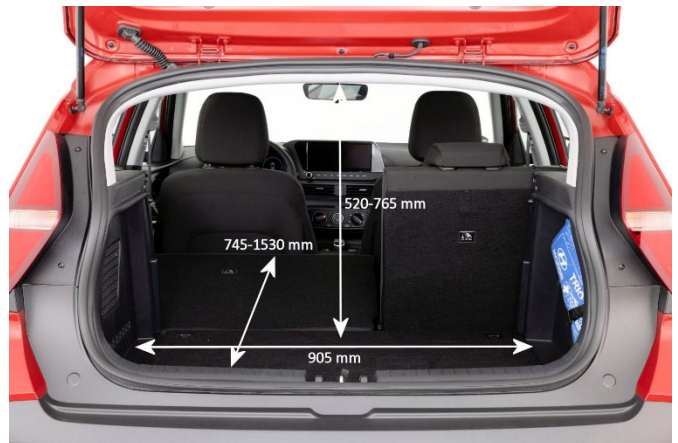


Zwar sind die Kopfstützen teilversenkbar, aber breite Dachsäulen schränken die Sicht ein. Eine akustische Parkhilfe und eine Rückfahrkamera sind aber nützliche Helfer.

Zugangssystem hat der Bayon in der Trend-Ausstattung lediglich gegen Aufpreis an Bord.

3,2 Kofferraum-Volumen

Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst das Gepäckabteil überschaubare 275 l unter der Kofferraumabdeckung. Setzt man den variablen Ladeboden in die obere Position, lassen sich 30 l nach unten abtrennen. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 390 l. Alternativ können im Kofferraum bis zu vier 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 690 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.145 l Volumen verfügbar.



Die 48V-Batterie unter dem Ladeboden reduziert die Kofferraumgröße auf akzeptable 275 l Volumen.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht – das ist aber nicht schlimm, weil sich die Klappe leicht anheben und über die günstige Griffmulde in der Heckklappeninnenverkleidung bequem schließen lässt. Die Gepäckraumabdeckung wird über Schnüre mit angehoben. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Ladekante befindet sich 76 cm über der Straße; innen ergibt sich eine 16 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. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch 30 l Stauraum zur Verfügung. Bei umgeklappten Rücksitzen bildet die waagerechte Lehne mit dem Boden (in oberer Position) in etwa eine ebene Fläche. Die Heckklappe öffnet nur 1,87 m hoch – erst größere Personen brauchen daher auf ihren Kopf zu 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. 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.

2,7 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite eingestellt werden, die Pedale sind günstig angeordnet und der Schalthebel ist etwas tief platziert. Der Motorstart erfolgt beim Testwagen über ein klassisches Zündschloss, das hinter dem Lenkrad an der Lenksäule verbaut ist. Das serienmäßige digitale 10,25-Zoll-Kombiinstrument überzeugt nicht nur mit einer hohen Auflösung, auch die Ablesbarkeit von Drehzahlmesser und Geschwindigkeit – beide werden als Rundinstrumente dargestellt – ist hervorragend. Die Instrumente sehen zudem sehr edel aus und wechseln (abhängig vom gewählten Fahrmodus) ihr Design. Der 10,25-Zoll-Touchscreen des optionalen Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Das Bedienteil der manuellen Klimaanlage ist übersichtlich gestaltet, allerdings etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen weit von der Fahrbahn abgewendet werden muss. Weitere komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Lichtsensor und der optionale Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antipptautomatik – letztere gibt es leider nur für das Fahrerfenster.

⊖ Ausgerechnet die hinteren Fenster, an denen meist die kleinen Kinder sitzen, müssen ohne Einklemmschutz auskommen. Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man

2,6 Multimedia/Konnektivität

Beim Bayon in der Trend-Ausstattung haben die Koreaner vieles an Multimedia-Ausstattung verbaut, was für das Modell lieferbar ist. Ein Navigationssystem mit Online-Verkehrsinformationen kostet allerdings Aufpreis. Dann sind auch die Remote-Service-Optionen wie Fernzugriff über Smartphone-App und ein Premium-Soundsystem von Bose dabei. Die Serienausstattung umfasst unter anderem ein Radio mit digitalem

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für 1,95 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für knapp 2,15 m 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 ein angenehmes Raumgefühl auf den vorderen Plätzen.

2,6 Raumangebot hinten

Im Fond begrenzt die Kopffreiheit die Personengröße auf circa 1,95 m. Die Beinfreiheit würde selbst 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.



Das Verarbeitungsniveau im Innenraum ist in Ordnung, die verwendeten Materialien machen allerdings keinen wertigen Eindruck. Die Bedienung des Fahrerplatzes ist zufriedenstellend.

sich weit aus dem Auto lehnen, da die Griffmulden in den Türverkleidungen schlecht zu erreichen sind. Der Motorstart ist lediglich möglich, wenn sich der manuelle Schalthebel in der Neutral-Position befindet.

Empfang (DAB+), eine Bluetooth-Freisprechanlage, die Smartphone-Integration via Android Auto und Apple CarPlay sowie eine induktive Ladeschale. Es gibt mehrere USB-Anschlüsse (zwei vorn und einen hinten).

⊖ Einen 12- oder 230-V-Stromanschluss gibt es im Kofferraum leider nicht.

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



Auf den hinteren Außenplätzen finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz ist dagegen nur für kurze Fahrten geeignet.

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

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.

3,2 KOMFORT

2,9 Federung

Den Bayon hat Hyundai weniger auf Sportlichkeit getrimmt wie den i20 - er ist also für komfortorientierte Fahrer die angenehmere Alternative. Als Konsequenz geht es im Mini-SUV nicht ganz so präzise und zackig um die Ecken wie im waschechten Kleinwagen. Das Fahrwerk des Bayon ist also in der Summe ausgewogen abgestimmt, es federt die Unzulänglichkeiten der Straßen ordentlich weg und reicht nur harten Kanten spürbar bis zu den Insassen durch. Innerorts spricht die Federung auf wellige Fahrbahn passabel an, auch

Einzelhindernisse werden angemessen geschluckt, nur eben erwähnte Kanten spüren die Insassen deutlicher. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel schluckt das Fahrwerk willig. Auf der Landstraße ergibt sich ein guter Federungskomfort, wellige Fahrbahn wird gut pariert, jedoch über Aufbrüche rumpelt das SUV, wobei das mehr eine akustische als eine haptische Belastung ist. Auf der Autobahn ist man insgesamt entspannt unterwegs; eine ausgeprägte Stuckerneigung tritt nicht auf.

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, um das darunterliegende Fach zu öffnen – sie lässt sich nicht in der Höhe einstellen. Unkomfortabel: Die Armauflagen in den Türen sind weder vorn noch hinten gepolstert. Hinten sitzt man weniger bequem, zumindest die

äußeren beiden Plätze erfüllen aber Standard-Ansprüche. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten entsprechend kaum eigenen Seitenhalt – das müssen die Türen übernehmen, da eine Mittelarmlehne nicht vorhanden ist. Zudem ist die Bank recht weich gepolstert. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, nur auf längeren Strecken ist für größere Erwachsene die Lehnenneigung nicht optimal. In der Mitte eckt man schnell am Dachhimmel an und muss mit dem engen Fußraum zurechtkommen.

⊖ Der Beifahrersitz ist nicht in der Höhe einstellbar.

2,9 Innengeräusch

Das SUV bietet einen durchschnittlichen Geräuschkomfort. Der Dreizylinder-Benziner ist mäßig gedämmt und tritt erst bei höheren Geschwindigkeiten hinter die Windgeräusche zurück. Die Abrollgeräusche der 17-Zoll-Bereifung sind ebenfalls deutlich zu hören, das Fahrwerk poltert beim Überfahren von Unebenheiten mitunter etwas. Das subjektive Empfinden wird

bei der Geräuschmessung bestätigt: Mit 67,7 dB(A) bei 130 km/h fährt der Bayon ein befriedigendes Ergebnis ein. Im Detail betrachtet verwundert es aber nicht, denn so fehlt beispielsweise Dämmung in den Radhäusern, die Abrollgeräusche der Reifen lindern würde, oder ein höherwertiger Dachhimmel, der mehr Schall schlucken könnte.

3,4 Klimatisierung

Der Bayon Trend ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage, Sitzheizung vorn und Lenkradheizung ausgestattet. Eine Klimaautomatik ist optional erhältlich.

⊖ An den vorderen Düsen können Luftmenge und Strömungsrichtung nicht unabhängig voneinander eingestellt werden. Für die Fondinsassen gibt es lediglich Luftdüsen unter den Vordersitzen. Die getönten Scheiben ab der B-Säule sind der Prime-Ausstattung vorbehalten.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Der 1,0 Liter große Dreizylinder-Benziner leistet dank Turboaufladung 100 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 172 Nm, das bereits bei 1.500 Umdrehungen pro Minute bereitsteht. Damit ist der Crossover angemessen motorisiert. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Crossover in

6,8 s, von 80 auf 120 km/h in 9,1 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, vergehen knapp über 2 s. Hyundai gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 183 km/h.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Verbrenner legt für einen Dreizylinder recht gute 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. Störendes Brummen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Dreizylinder weitgehend, bei hohen Drehzahlen neigt er allerdings zum Dröhnen.

2,8 Schaltung/Getriebe

Im Bayon mit dem 100-PS-Verbrenner steckt entweder ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe oder, wie im Falle unseres Testwagens, ein manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe. Die sechs Gänge lassen sich recht präzise und schnell wechseln, beim Losfahren ist allerdings etwas Feingefühl im Kupplungsfuß nötig. Die Gänge sind passend gestuft, beim Hochschalten ist genügend Durchzugskraft vorhanden. Das Getriebe ist nicht sonderlich lang übersetzt, so liegen bei Tempo 130 im sechsten Gang bereits 3.000 1/min. an. Das SUV ist serienmäßig mit einer Berganfahrhilfe und einer Gangempfehlung ausgestattet. Letztere empfiehlt jedoch sehr geringe Drehzahlen, in denen der Dreizylinder nicht so souverän arbeitet.

Motordrehzahl vom Getriebe entkoppelt und den kraftstoffsparenden Segelmodus ermöglicht, sobald der Fahrer den Fuß vom Gaspedal nimmt. Im Sport-Modus ermöglicht das manuelle Getriebe zudem eine Zwischengas-Funktion, die beim Herunterschalten die Motordrehzahl an die Geschwindigkeit der Getriebeeingangswelle anpasst und so schnellere Gangwechsel ermöglicht. Das Start-Stopp-System arbeitet äußerst ruckarm – der Fahrer bekommt das Abstellen und Starten des Verbrenners lediglich akustisch und beim Blick auf den Drehzahlmesser mit.

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist mit einer elektronisch geregelten Kupplung ausgestattet, die den Motor in bestimmten Fahrsituationen und abhängig von der

⊖ Der Rückwärtsgang ist zwar durch einen Sperrring gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber nicht synchronisiert – rollt das Fahrzeug beim Einlegen des Rückwärtsgangs noch nach vorn, kracht es im Getriebe.

2,7 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, zeigt sich zwar eine leichte Lastwechselreaktionen, diese wird 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 unter SUV-Aspekten durchaus souverän; zu hohe Geschwindigkeiten quittiert er mit Untersteuern, wobei das ESP nur so weit einbremst wie erforderlich, um den Wagen stabil zu halten. Hier kommt dem Bayon auch seine eher straffe Fahrwerksabstimmung zugute. Das Kleinwagen-SUV bleibt stets gut kontrollierbar, weil es nicht stur geradeaus schiebt. Die Entwickler haben hier einen passenden Kompromiss aus Fahrsicherheit und Fahrdynamik gefunden.

2,6 Lenkung

Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle recht ordentlich, sie bietet aber nur eine mäßige Rückmeldung und ein eher synthetisches Gefühl. 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 2,5 Umdrehungen erforderlich.

3,0 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Bayon 36,3 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein durchschnittlicher Wert. Das Bremsgefühl ist im Alltag in Ordnung.

⊖ Die Dosierbarkeit der Bremse leidet besonders kurz vorm Stillstand unter dem teils unvorhersehbaren Rekuperationsverhalten des Mild-Hybridsystems.

2,2 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheits- und Assistenzausstattung ist beim Bayon in der Trend-Version sehr umfangreich – vieles, was verfügbar ist, bringt er bereits serienmäßig mit. Es gibt eine Kollisionswarnung, eine Verkehrszeichenerkennung, einen Müdigkeitswarner, ein Notbremssystem inkl. Personen-erkennung sowie einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion und Lenkungseingriff. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist ebenso Serie, wie auch der Tempomat. Der optionale Spurwechselassistent (Assistenz-Paket) umfasst darüber hinaus den Ausparkassistenten, der mit den Radarsensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. 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. Anschließend wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet.

⊖ Ein Head-up-Display gibt es für den Bayon nicht. Die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage ist lediglich für den Bayon Prime gegen Aufpreis erhältlich.
























2,2 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

⊕ Ein E-Call-System ist serienmäßig an Bord und informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. 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.

⊖ 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

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
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)

Gegenstände befestigen, weil die Ösen am entnehmbaren Kofferraumboden befestigt sind. Ein Kofferraumtrennnetz bietet Hyundai nicht an, es sind auch keine Halte-

vorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lassen könnte.

2,8 Kindersicherheit

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselhalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem langen Gurt fixieren. Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über zwei Isofix-Halterungen, an den hinteren Außenplätzen mit i-Size-Freigabe. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze zu befestigen, das Gurtschloss ist allerdings unter dem Polster verbaut und daher nicht für alle Kindersitze ideal.

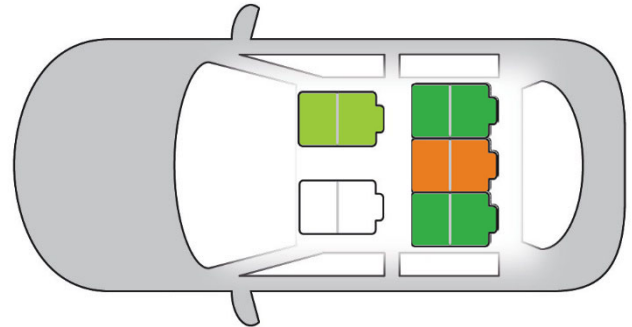
⊕ Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich ausschließlich mit dem Schlüssel bedienen und ist daher nicht so leicht von den Kindern selbst veränderbar.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanklenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Lediglich der elektrische Fensterheber für das Fahrerfenster hat einen zuverlässigen Einklemmschutz, durch die auftretenden Schließkräfte an Beifahrer- und Fondfenster besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. 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)

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger und kann einen Aufprall möglichst verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

2,8 Fußgängerschutz

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor. Die glattflächig gehaltene Front sowie die Platzverhältnisse unterhalb der Motorhaube lassen auf ein moderates Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern schließen.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Bayon 1.0 T-GDI mit dem serienmäßigen 48-V-Mild-Hybridsystem und Schaltgetriebe liegt im ADAC Ecotest bei 5,8 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 157 g/km. Im ADAC Ecotest gibt es dafür 31 von maximal 60 Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 5,6 l, außerorts bei 5,1 l und auf der Autobahn bei 6,9 l Super pro 100 km.

1,7 Schadstoffe

⊕ Der Bayon 1.0 T-GDI punktet mit sehr geringen Schadstoffemissionen. Der serienmäßige Partikelfilter senkt die Partikelemissionen deutlich, sodass der Crossover immerhin 43 von 50 Zählern holt. Insgesamt sammelt der Hyundai 74 Punkte und damit vier Sterne sowie das Prädikat empfehlenswert im ADAC Ecotest. Der Koreaner bestätigte seine Messergebnisse im realen Straßenverkehr mit einem portablen Emissionsmessgerät (PEMS).

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 48-Volt-Mildhybrid Trend iMT steht für 22.490 Euro in der Preisliste. Damit ist der Fünfsitzer zwar kein Schnäppchen, aber bereits ab Werk recht umfangreich ausgestattet. So wartet der Crossover unter anderem mit Notbremssystem, manueller Klimaanlage, Rückfahrkamera und digitalen Instrumenten auf. 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: 15, VK: 21, TK: 19). Die Kfz-Steuer beträgt 82 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis CO₂-Wert nach WLTP). Ein großer Vorteil ist die fünfjährige Garantie – eine solche Garantieleistung bekommt man bei anderen Herstellern meist nur gegen Aufpreis, dann aber mit Kilometerbegrenzung. Der Hyundai hat diese nicht. Die lange Garantie ist zudem hilfreich beim

Wiederverkauf – allerdings sollte man darauf achten, die Wartungen und Reparaturen nach Herstellervorgaben durchzuführen, damit der Garantieschutz nicht erlöscht.

⊖ Die Wartungsintervalle liegen bei 30.000 km oder 24 Monate, der Motorölwechsel ist jedoch alle 15.000 km oder 12 Monate fällig – das ist gerade für Wenigfahrer nicht ideal und kostenintensiv.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 MPI	1.0 T-GDI	1.0 T-GDI 48-Volt-Mildhybrid iMT	1.0 T-GDI 48-Volt-Mildhybrid iMT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	3/998	3/998	3/998
Leistung [kW (PS)]	62 (84)	74 (100)	74 (100)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	118/4200	172/1500	172/1500	172/1500
0-100 km/h [s]	13,5	10,7	10,7	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	183	183	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,7 S	5,7 S	5,5 S	5,5 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	129	129	125	125
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/19	15/21/19	15/21/19	15/21/19
Steuer pro Jahr [Euro]	94	90	82	82
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	479	521	530	568
Preis [Euro]	16.790	19.990	20.990	23.290

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

HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Turbobenziner, Mild-Hybrid (48 V), Euro 6d-ISC-FCM, OPF	
Hubraum	998 ccm
Leistung	74 kW/100 PS bei 4.500 1/min
Maximales Drehmoment	172 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,5 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	125 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,22 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.180/1.775/1.490 mm
Leergewicht/Zuladung	1.120/540 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	334/1.128 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/1.110 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 (2.+3.Gang)	6,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,6/5,1/6,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	136 g/km (WTW* 157 g/km)
Reichweite	690 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.200/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	275/690/1.145 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	129 Euro	Werkstattkosten	69 Euro
Fixkosten	104 Euro	Wertverlust	255 Euro
Monatliche Gesamtkosten	557 Euro		
Steuer pro Jahr	82 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/19		
Basispreis Bayon 1.0 T-GDI 48-Volt-Mildhybrid Trend iMT	22.490 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.06.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	24.940 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.260 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. * 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	-/700 Euro (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	700 Euro (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	650 Euro (Paket)/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	590 Euro (Paket)/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	650 Euro (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	590 Euro (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.480 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/650 Euro (Paket)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/650 Euro (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	570 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: August 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer