



Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 48-Volt-Mildhybrid Prime DCT

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (88 kW/120 PS)

Seit Juni 2021 rollt der für den europäischen Markt entwickelte Bayon im türkischen Izmit vom Band und ergänzt die SUV-Familie von Hyundai. Der Crossover tritt wie sein etwas größerer Bruder Kona als SUV in der Kleinwagenklasse an. In den ersten sieben Monaten (Juni bis Dezember 2021) wurde der Bayon gemäß KBA 2.586 mal neu zugelassen – im Vergleich zum erfolgreichen Kona recht wenig, der im identischen Zeitraum 18.238 Neuzulassungen für sich verzeichnen konnte. Mit 4,18 m Länge und 2,04 m Breite (inklusive Außenspiegel) eignet sich der Bayon recht gut für den Stadtverkehr, mit 1,50 m Höhe wirkt er ein wenig gedrungener als sein Bruder. 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 genauso großen Touchscreen zahlreiche Online-Dienste ermöglicht.

Der 1.0 T-GDI mit dem 48-V-Mildhybridsystem ist in zwei Leistungsstufen mit 100 und 120 PS erhältlich. Zum ADAC Autotest tritt der Bayon 1.0 T-GDI 48-Volt-Mildhybrid Prime DCT mit dem 120 PS starken Dreizylinder-Turbobenziner an, der sein maximales Drehmoment von bis zu 200 Nm über das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an die Vorderräder überträgt – alternativ gibt es ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Damit ist der gut 1,2 t leichte Fünfsitzer ordentlich motorisiert. Der Hersteller verspricht 10,4 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 185 km/h. Das Mildhybridsystem gewinnt während der Verzögerungsphasen Energie zurück, sodass die Start-Stopp-Automatik den Verbrenner über einen längeren Zeitraum abschalten kann. Die Automatik entkoppelt den Motor zudem im Eco-Modus in bestimmten Fahrsituationen und abhängig der Motordrehzahl vom Getriebe (Segel-Modus), sobald der Fahrer den Fuß vom Gaspedal nimmt. Im ADAC Ecotest erreicht der Hyundai mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,3 l/100 km und geringen Schadstoffemissionen 65 Punkte und drei Sterne.

Der Fünftürer überzeugt mit sicheren Fahreigenschaften, einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung sowie den großzügigen Garantieleistungen. Mit einem Grundpreis von 26.590 Euro ist der getestete Bayon dennoch kein Schnäppchen. **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 **2,6**

AUTOKOSTEN **2,2**

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,2
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest **★★★★☆**

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,1 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 hat noch Optimierungspotenzial. 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 besitzt keinen Stoffüberzug. Doch trotz der geringen Wertanmutung ist die Verarbeitung tadellos, nichts klappert oder scheppert auf schlechten Fahrbahnen.

Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten, Gasdruckfedern wären praktischer.

3,3 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,3 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 40 l fassenden Tank eine theoretische Reichweite von 635 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 445 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 sollte das reichen.

Die moderate Außenlänge und der Wendekreis von 11,1 m

machen den Bayon für die Stadt recht gut geeignet, lediglich die Breite von 2,04 m (inklusive Außenspiegel) stört etwas.

⊖ Ein Reserve- oder Notrad ist nicht lieferbar, es gibt lediglich ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind ebenfalls nicht vorhanden.

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

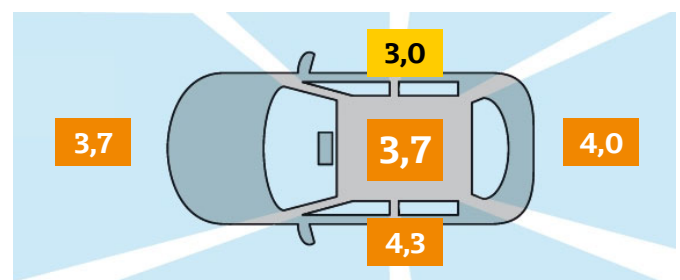
Die Enden des kleinen SUV kann man recht ordentlich überblicken, allerdings entzieht sich die Vorderkante der Motorhaube dem Blick des Fahrers. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Bayon eine ordentliche Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten D-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. Die leicht erhöhte Sitzposition hilft, den Verkehr gut zu überblicken.

In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren

vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera, die jedoch nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt wird.

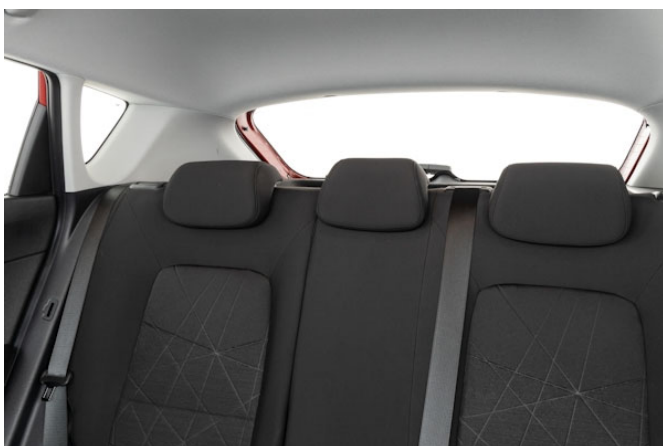
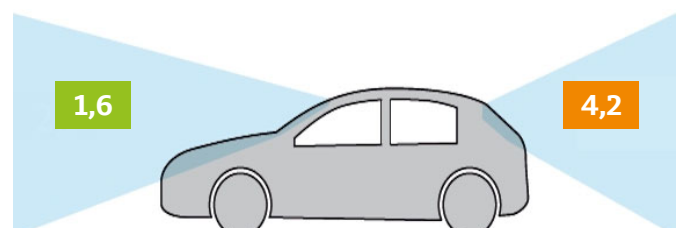
Rundumsicht

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.



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

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 Fahrbahn passabel aus, die zudem eine Abbiegelichtfunktion beinhalten. 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-

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; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung.

⊖ Der Testwagen ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Dieses lässt sich nicht deaktivieren und besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz, der mit einem Funkverlängerer überlistet werden kann – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.

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.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht – wird aber auch kaum vermisst, weil sich die Klappe leicht

und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt schattieren.

⊕ Der Innenspiegel blendet beim Bayon Prime serienmäßig bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab – eine Seltenheit bei einem Kleinwagen. 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.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.



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



Die 76 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen recht beschwerlich.

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 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

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

Ausladen etwas erleichtert. Bei umgeklappten Rücksitzen bildet die waagerechte Lehne mit dem Boden (in oberer Position) in etwa eine ebene Fläche.

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 Mulde nur lackiert, aber sonst nicht weiter geschützt ist. Die Heckklappe öffnet circa 1,90 m hoch – erst größere Personen sollten 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.

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.

2,7 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite eingestellt werden, die Pedale sind günstig angeordnet und der Getriebewählhebel ist etwas tief platziert. Der Motorstart erfolgt durch das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem über einen beleuchteten Start-Stopp-Knopf, der sich etwas versteckt hinter dem Lenkrad befindet.

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 serienmäßigen Klimaautomatik ist übersichtlich gestaltet, allerdings etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen weit von der Fahrbahn abgewendet werden muss. Die Einstellung von Gebläsestufe sowie Temperatur erfolgt über einzelne Wipptasten.

Weitere komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der Lichtsensor, der Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik – letztere gibt es leider nur für das Fahrerfenster.

⊖ Ausgerechnet die hinteren Fenster, an denen meist die kleinen Kinder sitzen, müssen ohne Automatikfunktion samt

Einklemmschutz auskommen.

Der Lichtschalter ist unbeleuchtet und als Drehschalter in den Blinkerhebel integriert.

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.



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

2,6 Multimedia/Konnektivität

Beim Bayon in der Prime-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

Empfang (DAB+), eine Bluetooth-Freisprechanlage, die kabelgebundene 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 weder im Fond noch im Kofferraum.

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.

⊖ 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.



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.

geschlossene Lehnentasche an der Rückseite des Beifahrersitzes. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

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

3,1 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 Geschwindigkeits-

hügel schluckt das Fahrwerk willig. Auf der Landstraße ergibt sich ein guter Federungskomfort, wellige Fahrbahn wird gut pariert, über Aufbrüche rumpelt das SUV jedoch hinweg, wobei

das mehr eine akustische 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 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.

3,1 Innengeräusch

Das SUV bietet trotz geräuschreduzierender Frontscheibe des optionalen Navigationspakets (Testwagenausstattung) lediglich 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 68,8 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 absorbieren könnte.

2,9 Klimatisierung

Der Bayon Prime ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik, 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.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der 1,0 Liter große Dreizylinder-Benziner leistet in der höchsten Leistungsstufe dank Turboaufladung 120 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 200 Nm, das bei 2.000 1/min. bereitsteht. Damit kann man im Crossover recht dynamisch unterwegs sein. Den Zwischenspur von 60 auf 100

km/h absolviert der Bayon in 5,7 s, von 80 auf 120 km/h in 7,7 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, vergehen 1,3 s. Hyundai gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,4 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 185 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.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Bayon mit dem 120-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 recht lang übersetzt, so liegen bei Tempo 130

rund 2.100 1/min. an.

Das SUV ist serienmäßig mit einer Berganfahrhilfe. 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.

⊖ Im Stop&Go-Verkehr ist die Getriebesteuerung mitunter etwas überfordert und schaltet die Gänge nicht immer zielgerichtet. Auch thermisch scheint es unter erhöhter Belastung nicht immer zum Besten zu stehen, da man die Kupplungen dann deutlich riechen kann.

2,5 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 quitiert er mit Untersteuern, wobei das ESP nur soweit 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 gradeaus 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 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 2,5 Umdrehungen erforderlich.

2,5 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Bayon 35,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein noch guter Wert. Das Bremsgefühl ist im Alltag passabel.

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

2,1 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheits- und Assistenzausstattung ist beim Bayon in der Prime-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. Die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage ist für den Bayon Prime gegen Aufpreis erhältlich. Der optionale Spurwechselassistent (Assistenz-Paket Plus) umfasst darüber hinaus den Ein- und Ausparkassistenten, der mit den Radar-Sensoren 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. Ab Stillstand wird dann automatisch der Warnblinker aktiviert.

⊖ Ein Head-up-Display gibt es für den Bayon nicht.

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).

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.

Ein 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

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	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Option
	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

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 noch gute Kindersicherheit (Test: 10/2021). Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem langen Gurt fixieren. Das Fahrzeug verfügt an den hinteren Außenplätzen serienmäßig über zwei Isofix-Halterungen samt 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.

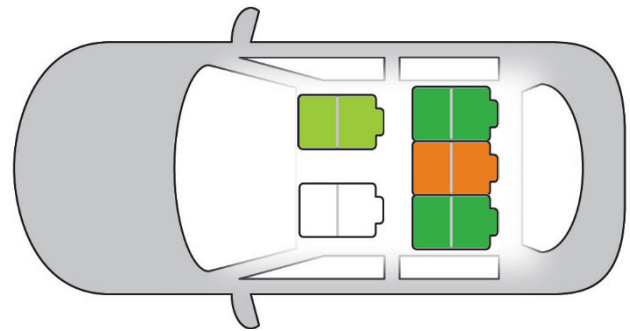
⊕ Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich ausschließlich mit dem Schlüssel bedienen und ist daher nicht so leicht von den Kindern selbst veränderbar.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte 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)

2,7 Fußgängerschutz

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Bayon 76 Prozent der möglichen Punkte erzielen (Test: 10/2021). 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 auch Fußgänger und kann einen Aufprall möglichst verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

Der Bayon hat keine aktive Motorhaube, die die Unfallschwere bei einem Personenunfall zusätzlich verringern könnte.

2,8 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 120 PS starken Bayon 1.0 T-GDI mit dem serienmäßigen 48-V-Mildhybridsystem und Doppelkupplungsgetriebe liegt im ADAC Ecotest bei 6,3 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz

von 163 g/km. Im ADAC Ecotest gibt es dafür 29 von maximal 60 Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 5,8 l, außerorts bei 5,5 l und auf der Autobahn bei 8,0 l Super pro 100 km.

2,4 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel schneidet der 120-PS-Bayon mit Doppelkupplungsgetriebe gut ab und kommt auf 36 von 50 möglichen Punkten. Der serienmäßige Partikelfilter senkt die Partikelemissionen zwar deutlich, dennoch liegt die Partikelanzahl in zwei der drei Prüfzyklen etwas über dem strengen Grenzwert des ADAC Ecotest. Zudem fettet der Motor

im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil stark an, was sich an einem erhöhten CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt – das gibt mehrere Punkte Abzug. Insgesamt sammelt der Koreaner somit 65 Punkte, was drei Sterne im ADAC Ecotest bedeutet.

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 48-Volt-Mildhybrid Prime DCT steht in der höchsten Leistungsstufe mit dem 120-PS-Benziner für 26.590 Euro in der Preisliste. Damit ist der Fünfsitzer zwar kein Schnäppchen, er hat aber bereits ab Werk einiges zu bieten. So wartet der Crossover unter anderem mit Notbremssystem, Klimaautomatik, 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 79 Euro pro Jahr. 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 erlischt.

⊖ 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 Pure	1.0 T-GDI Select	1.0 T-GDI 48-Volt-Mildhybrid Select iMT	1.0 T-GDI 48-Volt-Mildhybrid Trend 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 (NEFZ/WLTP)	5,70/5,7 S	5,70/5,7 S	5,50/5,5 S	5,50/5,5 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	129/129	129/129	125/125	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]	496	540	549	589
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), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	998 ccm
Leistung	88 kW/120 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,5 l
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	2,22 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.180/1.775/1.500 mm
Leergewicht/Zuladung	1.145/535 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 (in Fahrstufe D)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/5,5/8,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	140 g/km (WTW* 163 g/km)
Reichweite	635 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.235/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	275/690/1.145 l

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

Betriebskosten	139 Euro	Werkstattkosten	74 Euro
Fixkosten	103 Euro	Wertverlust	313 Euro
Monatliche Gesamtkosten	629 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	79 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/19		
Basispreis Bayon 1.0 T-GDI 48-Volt-Mildhybrid Prime DCT	26.590 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.06.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	15.465 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-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/330 Euro
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
Spurwechselsassistent	750 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
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	570 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: März 2022
Test und Text: Andreas Pfeffer