



**Herausgeber:**  
Hyundai Motor Deutschland GmbH,  
Kaiserleipromenade 5, 63067 Offenbach,  
Tel.: 069-380767-100, [www.hyundai.de](http://www.hyundai.de)

**Verantwortlich:**  
Bernhard Voß; Jessica Diederichs

**Realisierung:**  
Creativ Konzept, Claudia Krämer, Bonn und Raynaud Media, Radolfzell

**Druck:**  
Paffrath Print & Medien GmbH, Auf dem Knapp 33-53, 42855 Remscheid  
Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

**Bildnachweise:**  
Soweit die in dieser Ausgabe verwendeten Artikel nicht ausdrücklich mit  
Bildnachweisen versehen sind, handelt es sich um Herstellerfotos.

Dezember 2021

Kraftstoffverbrauch in l/100 km für den Hyundai BAYON: niedrig (Kurzstrecke) 7,4–6,7; mittel (Stadttrand) 5,4–5,2; hoch (Landstraße) 5,0–4,7; Höchstwert (Autobahn) 6,1–5,7; kombiniert 5,7–5,5; CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km: 129–124; CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse: D–C.

Die angegebenen Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte wurden nach dem vorgeschriebenen WLTP-Messverfahren ermittelt.

Alle in den Artikeln angegebenen Preise sowie Angaben zu staatlichen Förderungen beziehen sich auf das Erscheinungsdatum der Artikel. Aktuelle Preise und staatliche Förderungen entnehmen Sie bitte den Infos unter [www.hyundai.de](http://www.hyundai.de).

# Der neue Hyundai BAYON

## Pressespiegel



## Starker Newcomer im SUV-Feld

Der neue Hyundai Bayon bietet eine markante Optik, gute Ausstattung und viel Platz zum attraktiven Preis.

## Inhalt

### Test- und Fahrberichte

<b>BUNTE</b> 32-2021/05.08.2021   Fahrbericht Stadt, Land, SUV	3	<b>Auto Test</b> 09-2021/01.09.2021   Kaufberatung Die Alternative	14-18
<b>Auto Zeitung</b> 25-2021/24.11.2021   Vergleichstest Groß in Mode	4-10	<b>Rheinische Post</b> 28.08.2021   Fahrbericht Starker Newcomer im SUV-Feld	19
<b>ZEIT</b> online · 19.05.2021   Fahrbericht Wie viel SUV steckt im Hyundai Bayon?	11	<b>FIRMENAUTO</b> 07-2021/01.07.2021   Fahrbericht Mut zur Lücke	20-21
<b>ADAC</b> online · 23.09.2021   Fahrbericht Was kann der Mini-SUV?	12-13	<b>FOCUS</b> online · 10.06.2021   Fahrbericht Hyundai Bayon – Wer grinst denn da?	22-23
		<b>HÖRZU</b> 39-2021/24.09.2021   Neuheit Extravagantes Mini-SUV	23



Hyundai Bayon heißt das neue SUV des koreanischen Autoherstellers. Auffällig: pfeilförmige Scheinwerfer und hoch angesetzte, schmale LED-Tagfahrleuchten.

## Stadt, Land, SUV



**Digitales Cockpit** mit 26-cm-Info-Display hinterm Lenkrad und mittig angeordnetem, auch 26 cm großem Touchscreen für Navi, Radio & Multimedia.



Hyundai Bayon – Das kleinste „Sports Utility Vehicle“ des koreanischen Konzerns ist geräumig und spart Sprit – beim Segeln!

SUVs boomen! Städter lieben die hohe Sitzposition für perfekten Überblick. Viel Stauraum macht das SUV zum praktischen Transporter. Auf dem Land taugt ein Hochbeiner gar für grobes Gelände – sofern er entsprechend ausgestattet ist. Vor 20 Jahren begann Hyundai, SUVs in Deutschland zu verkaufen. Mit Erfolg. So soll es weitergehen, darum folgt jetzt, auf Basis des Kleinwagens Hyundai i20, das kleinste unter den Hyundai-SUVs (u. a. Santa Fe, Tucson, Kona): der Bayon.

Die Hauptstadt des französischen Baskenlands, Bayonne, hat Hyundai inspiriert, sein Einstiegs-SUV ganz ähnlich zu nennen. Das passt deshalb gut, weil der Neue uns so nah

ist. Er wird in Nošovice (Tschechien) gebaut und nur in Europa verkauft. Den Namen einer Stadt an der (Atlantik-) Küste zu wählen, passt aber auch zu einem besonderen Talent des SUV-Benjamins: Er kann segeln! Und das geht so: Während der Fahrt wird der Verbrenner (phasenweise, bei Bedarf) abgeschaltet. Die elektronisch gesteuerte Kupplung entkoppelt den Motor eigenständig vom Getriebe. „Segeln“ nennt das die Autobranche.

Ein Schiff-Symbol im Display zeigt an, wenn das Auto so dahinflutet. Das schont die Umwelt und spart Sprit. Liebenswert.

**Beate Siewert** ■

### DATEN

#### HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDI

Größe: 4,18/1,78/1,15 m, Radstand: 2,58 m, Kofferraum: bis 1.205 l; Motor: 3-Zylinder-Turbobenziner, Frontantrieb, 100 PS, Mildhybrid, Spitze: 185 km/h, Verbrauch (nach WLTP) kombiniert: ab ca. 5,7 l/100 km; Preis: ab 19.990 Euro

Ein Lichtband verbindet die Heckleuchten. Sie sitzen weit außen und verstärken so den Eindruck von Weite – der Bayon wirkt damit optisch breiter.

# Der neue Hyundai BAYON



25-2021/24.11.2021 | Vergleichstest · Hyundai Bayon gegen VW Taigo und Opel Crossland

25-2021/24.11.2021 | Vergleichstest · Hyundai Bayon gegen VW Taigo und Opel Crossland



VW TAIGO 1.0 TSI OPF DSG  
110 PS, 191 km/h, 6,8 l S/100 km,  
25.655 Euro

HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDI  
120 PS, 185 km/h, 6,7 l S/100 km,  
23.290 Euro

OPEL CROSSLAND 1.2 DI TURBO  
130 PS, 201 km/h, 6,6 l S/100 km,  
25.100 Euro

## Groß in Mode

Kleine SUV gehören längst zum Straßenbild. Neuerdings tauchen sie aber immer mehr als Coupé-Variante auf – wie der neue VW Taigo. Schränkt die Optik den Nutzwert ein? Vergleichstest mit Opel Crossland und Hyundai Bayon

# Der neue Hyundai BAYON

25-2021/24.11.2021 | Vergleichstest · Hyundai Bayon gegen VW Taigo und Opel Crossland

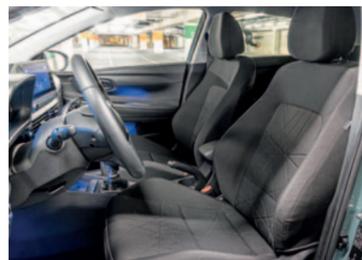


HYUNDAI

Blaue Ambientebeleuchtung gehört zur Trendausstattung, gute Übersicht und Bedienung sind Standard.



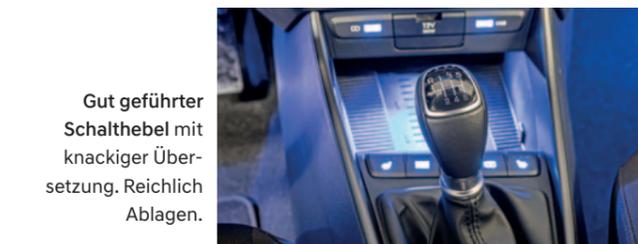
Wiedererkennbar: zackige Rückleuchten, unlackierte Stoßfänger und breite C-Säule.



Großzügig dimensioniert und bequem. Die Bewegungsfreiheit ist ordentlich.



Kommode Sitzposition auf tiefer Sitzfläche, aber mit flachen Seitenscheiben.



Gut geführter Schalthebel mit knackiger Übersetzung. Reichlich Ablagen.



## CONNECTIVITY

Die schon üppig mit Lenkrad- und Sitzheizung sowie blauer Ambientebeleuchtung bestückte Trend-Ausstattung ist für das 120-PS-Modell das Minimum. Damit sind nicht nur Apple CarPlay und Android Auto standardmäßig an Bord, sondern auch der digitale Tacho mit 10,25 Zoll großem Farbscreen und sehr modernen Animationen. Für zusätzliche 1.480 Euro erhält man das Navigationspaket inklusive Bose-Soundsystem, Bluetooth-Telematikdiensten und geräuschreduzierender Frontscheibe. Die Bedienung des Infotainmentsystems gelingt im Koreaner tadellos, die Sprachsteuerung ist aber noch nicht ganz so auf Zack wie bei manch anderen Hyundai-Modellen, etwa beim Ioniq 5.

Auch wenn die Aufmerksamkeit im Neuwagenmarkt derzeit voll auf die schnell wachsende Elektroflotte gerichtet ist – die heimlichen Stars der Zulassungsstatistik sind immer noch kleine und kompakte SUV. Und dabei geht es längst nicht mehr um Geländetauglichkeit, Allradantrieb oder Offroad-Optik. Vielmehr schätzen Kunden die gute Übersicht, die etwas höhere Sitzposition und die gute Ergonomie der hochbauenden, aber nicht zu großen Karosserien. Und hier bietet die SUV-Klasse im Vergleich zu konventionellen Klein- oder Kompaktwagen tatsächlich einige Vorteile.

Dass sie deswegen gleich mehr verbrauchen sollen und daher oft gar als Umweltsünder gebrandmarkt werden, haben wir in ausführlichen Vergleichstests längst widerlegen können. Und auch in diesem Aufeinandertreffen zeigen sich der taufrische Hyundai Bayon, der Opel Crossland sowie der ganz neue VW Taigo mit ihren kräftigen Dreizylinder-Motoren als überaus sparsam. Im anspruchsvollen Testschnitt begnügen sich alle drei mit deutlich weniger als sieben Liter Super pro 100 Kilometer.

Wer in diesem Trio nach Betrachtung aller Stärken und Schwächen die besten Kaufargumente liefert, soll jetzt der ausführliche Vergleichstest herausfinden.

## Karosserie

Neben dem VW Golf heißen die Bestseller im VW-Sortiment derzeit T-Cross und T-Roc. Kein Wunder also, dass die Wolfsburger hierzu ein drittes kleines SUV-Modell mit ähnlichen Abmessungen aus dem Hut zaubern. Dabei musste der Coupé-Ableger des 4,11 Meter langen T-Cross nicht einmal neu entwickelt werden – er läuft schon seit 2020 als VW Nivus in Brasilien vom Band.

Die europäische Variante, die im spanischen Pamplona neben dem T-Cross gebaut wird, hört nun also auf den Namen Taigo und streckt sich mit 4,27 Metern sogar deutlich länger auf der MQB-Plattform als der T-Cross.

25-2021/24.11.2021 | Vergleichstest · Hyundai Bayon gegen VW Taigo und Opel Crossland

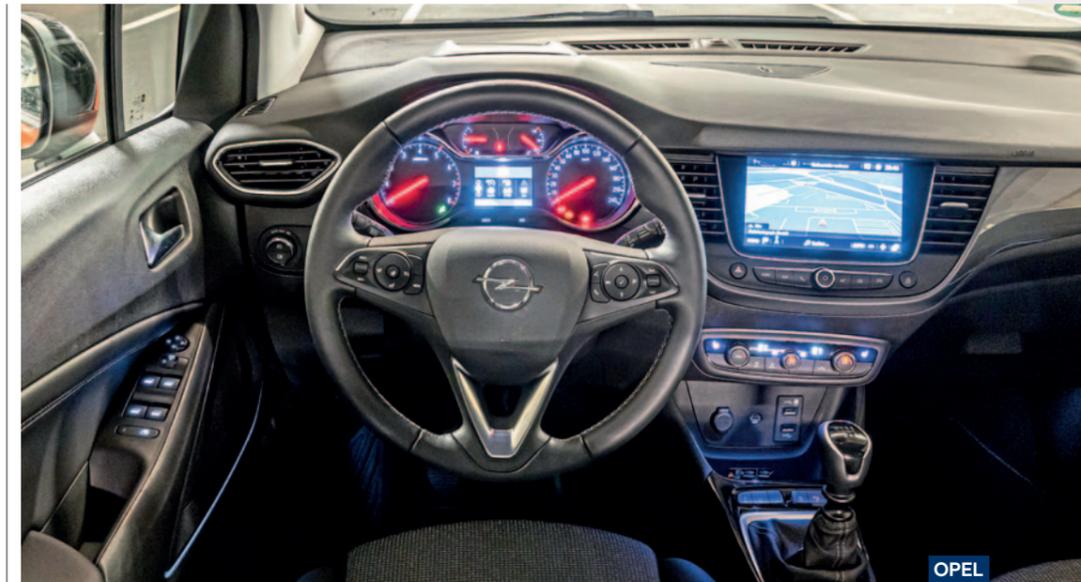
## Der Hyundai Bayon ist mit 1.210 Kilogramm ein echtes Leichtgewicht im Vergleichstest

So bleibt das Platzangebot trotz flach abfallender Dachlinie vergleichbar mit dem des T-Cross. Selbst im Fond müssen Erwachsene nicht den Kopf einziehen. Aufrechter sitzt man dennoch in Hyundai Bayon oder Opel Crossland. Großgewachsene werden in zweiter Reihe übrigens in allen drei Modellen eher mit der Kniefreiheit hadern.

Das Kleinwagenformat vergisst man auf den vorderen Plätzen dafür gänzlich. Die Übersicht ist gut, und moderne Sicherheitssysteme gehören beim VW schon zum Standard. Nur bei der Bedienung kann das serienmäßige Digitalcockpit einschließlich der Touchdisplays schon mal nerven. Hier gefallen die echten Knöpfe – beispielsweise für Klima- und Radio – in Hyundai oder Opel deutlich besser. Und sie lenken während der Fahrt auch erheblich weniger ab.

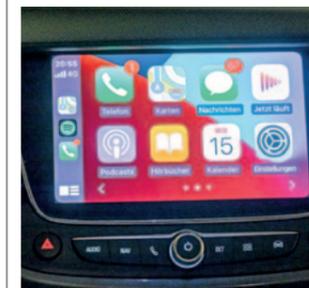
Keinesfalls bekleckern sich die drei kleinen SUV bei der Materialauswahl mit Ruhm. Auch wenn die solide Verarbeitung hier wie da über das dominierende Billig-Plastik hinwegtröstet – so richtig edle Atmosphäre kommt in keinem der Modelle auf. Etwas mehr aufgeschäumte und schmeichelnde Materialien an Türbänken oder Armaturenräger kann man in der Preisklasse um 25.000 Euro schon erwarten.

Dafür gefallen Variabilität und Praxistauglichkeit von Taigo, Bayon und Crossland. Auch wenn VW beim SUV-Coupé auf die verschiebbare Rücksitzbank verzichtet, passt in den Kofferraum doch einiges hinein. Ganze 440 Liter sind es als Fünfsitzer. Klappt man die zweiteilige Rücksitzlehne um, entsteht ein Packvolumen von 1222 Litern. Das ist mehr als im Hyundai Bayon (334 bis 1128 Liter), der unter dem Kofferraumboden aber auch die Batterie für den Mild-Hybrid-Antrieb versteckt. In den etwas höheren Kofferraum des Opel Crossland passen 410 bis 1255 Liter Gepäck. Und das kann sogar richtig



OPEL

Etwas überfrachtetes Lenkrad, dafür noch viele echte Knöpfe für Klima- und Infotainmentbedienung.



## CONNECTIVITY

Den Top-Benziner mit 130 PS gibt es erst ab der Ausstattungslinie Elegance. Damit sind die Ambientebeleuchtung, das 7,0-Zoll-Multimedia-System und die Smartphone-Integration via Apple CarPlay oder Android Auto schon serienmäßig enthalten. So kann man direkt über das Telefon navigieren. Das größere integrierte Multimedia-Navi mit 8,0-Zoll-Touchscreen kostet 1.100 Euro extra. Telematik-Dienste stehen über Opel Connect zur Verfügung. Das gibt es allerdings erst ab der teuren Ultimate-Version – dann immerhin serienmäßig. Bluetooth, USB und Audio-streaming sind ohnehin bei allen Modellen Standard. Ein Premium Soundsystem samt Subwoofer ist für 400 Euro Aufpreis erhältlich.



Hohes Heck, praktische Abmessungen – Opels City-SUV gibt sich pragmatisch.



Aufrechte Sitzposition, einstellbare Oberschenkelauflagen: bequem.



Hoch und aufrecht sitzt man im Opel-Heck. Das Platzangebot ist gut.



Analoge Instrumente sind selten geworden, vor allem für Tank und Temperatur.

# Der neue Hyundai BAYON

25-2021/24.11.2021 | Vergleichstest · Hyundai Bayon gegen VW Taigo und Opel Crossland



Viel Licht, wenig Knöpfe. Bei Klimabedienung und Infotainment ist Ablenkung vorprogrammiert.



Das flach zulaufende Heck soll eleganter und sportlicher wirken als das des T-Cross.



Sehr bequeme Komfort-Sport-Sitze im VW aus dem R-Line-Paket.



Die Kopffreiheit unter der Coupé-Linie geht absolut in Ordnung.



Im Taigo wird das Doppelkupplungsgetriebe noch per großem Hebel gesteuert.

Den kleinen Wendekreis von 10,3 Metern erreicht der VW Taigo dank kurzem Radstand

schwer sein, denn der Rüsselsheimer verträgt mit über 500 Kilogramm mit Abstand die höchste Zuladung. Wer den Opel Crossland in der Ultimate-Ausstattung wählt (ab 29.900 Euro), darf sich zudem über eine verschiebbare Rücksitzbank und noch mehr Variabilität freuen.

Die niedrige Anhängelast enttäuscht dagegen beim Opel. Der Crossland kann auch mit dem stärksten Benziner nur 840 Kilogramm schwere Anhänger an den Haken nehmen. Der VW Taigo mit 110 PS darf 1.100 Kilogramm ziehen, der 120 PS starke Hyundai Bayon 1.110 Kilogramm. Zudem sind die jüngeren Mitstreiter Jahrgang 2021 bei der Sicherheitsausstattung deutlich besser aufgestellt als der Crossland, den es als Crossland X schon 2017 gab. Einen Abstandsregeltempomaten für teilautonome Fahrfunktionen oder ein proaktives Insassenschutzsystem sind nicht in der Preisliste zu finden.

## Fahrkomfort

Auch wenn diese Kleinwagenabteiler typischerweise in dichten Ballungsräumen und nicht auf Fernstrecken zu Hause sind, bleiben sie doch selbst bei längeren Reisen erfreulich komfortabel. Dabei müssen sie klassenüblich auf Fahrwerksextras wie adaptive Dämpfer verzichten und setzen allesamt an der Hinterachse auf das Halbstarrprinzip, bei dem rechte und linke Radaufhängung miteinander verbunden sind. Dadurch wird zwar der Aufbau in Kurven stabilisiert, dafür sind die Räder in ihrer Bewegungsfreiheit aber deutlicher eingeschränkt als etwa bei einer aufwendigen Mehrfachlenkerachse.

Trotz dieser schlichteren Achsaufhängung wirken aber weder der VW noch Hyundai oder Opel auffällig schroff. Schlechte Straßen meistern sie auf ihren 17- und 18-Zöllern jedenfalls tapfer. Der Hyundai ist dabei etwas straffer ausgelegt, der Opel erzeugt dagegen früher sanft ▶

25-2021/24.11.2021 | Vergleichstest · Hyundai Bayon gegen VW Taigo und Opel Crossland

## DATEN UND MESSWERTE



Technik	HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDI	OPEL CROSSLAND 1.2 DI TURBO	VW TAIGO 1.0 TSI OPF DSG
Zylinder/Ventile pro Zylinder	3/4; Turbo; 48-V-Starter-Generator	3/4; Turbo	3/4; Turbo
Partikelfilter / SCR-Kat	Serie / -	Serie / -	Serie / -
Mockenwellenantrieb	Zahnriemen	Zahnriemen	Zahnriemen
Bohrung/Hub	71,0 / 84,0 mm	75,0 / 90,5 mm	74,5 / 76,4 mm
Hubraum	998 cm <sup>3</sup>	1.199 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>
Leistung bei 6.000/min	88 kW/120 PS	81 kW/110 PS	81 kW/110 PS
Max. Drehmoment bei 172 Nm, 1.500 - 4.000/min	172 Nm, 1.500 - 4.000/min	230 Nm, 1.750/min	200 Nm, 2.000 - 3.000/min
Getriebe / Antrieb	6-Gang, manuell (elektrisch geregelte Kupplung) / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad	7-Gang, Doppelkupplung / Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Koppellenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m	11,2/11,2 m	10,3/10,5 m
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 195/55 R 16	rundum: 205/60 R 16	rundum: 205/60 R 16
Testbereifung	rundum: 205/55 R 17 V	rundum: 215/50 R 17 H	rundum: 215/45 R 18V
Reifen	Continental Eco Contact 6	Bridgestone Turanza T005	Pirelli P7 Cinturato

Messwerte	HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDI	OPEL CROSSLAND 1.2 DI TURBO	VW TAIGO 1.0 TSI OPF DSG
<b>GEWICHTE</b>			
Leergewicht Werk/Testwert	1.130/1.210 kg	1.184/1.281 kg	1.185/1.256 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effektive Zuladung	1.660/450 kg	1.805/524 kg	1.720/464 kg
Anhängelast geb./ungebr.	1.110/450 kg	840/600 kg	1.100/630 kg
Dachlast/Stützlast	70/75 kg	50/65 kg	75/55 kg
<b>FAHRLEISTUNGEN</b>			
0 - 50 km/h	3,4 s	3,6 s	3,9 s
0 - 100 km/h	9,6 s	10,5 s	10,7 s
0 - 150 km/h	22,8 s	24,0 s	25,9 s
0 - 200 km/h	-	-	-
Höchstgeschwindigkeit <sup>1)</sup>	185 km/h	201 km/h	191 km/h
Handling	1:51,4 min	1:54,3 min	1:52,2 min
Slalom, Pylonenabstand 18 m	65,3 km/h	62,6 km/h	64,5 km/h
<b>BREMSEWEG</b>			
aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	9,1 / 35,8 / 82,1 m	10,2 / 37,4 / 84,6 m	9,3 / 35,8 / 80,2 m
aus 100 km/h warm	34,9 m	37,3 m	35,1 m
<b>INNENGERÄUSCHE</b>			
Standgeräusch bei 50 km/h 3. Gang	40 dB(A)	43 dB(A)	40 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	59 dB(A)	61 dB(A)	59 dB(A)
	65 / 70 dB(A)	68 / 72 dB(A)	64 / 70 dB(A)
<b>VERBRÄUCHE</b>			
Test	6,7 l/100 km	6,6 l/100 km	6,8 l/100 km
WLTP	5,1 l/100 km	5,5 l/100 km	6,4 l/100 km
CO <sub>2</sub> (ll. Test / WLTP)	159 / 121 g/km	157 / 130 g/km	162 / 152 g/km
Tankinhalt / Reichweite	40 l / 597 km	45 l / 681 km	40 l / 588 km

Ausstattung / Preise	HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDI	OPEL CROSSLAND 1.2 DI TURBO	VW TAIGO 1.0 TSI OPF DSG
Grundpreis	23.290 €	25.100 €	25.655 €
<b>TESTWAGEN-OPTIONEN</b>			
Antrieb	-	-	-
Bremsen (Karbon-Keramik)	-	-	-
Fahrwerk	-	-	-
Lenkung	-	-	-
Reifen	400 € <sup>2)</sup>	770 € <sup>3)</sup>	340 € <sup>2)</sup>
Sitze	-	-	3.575 € <sup>3)</sup>
AUFPREIS	400 €	770 €	3.915 €
BEWERTETER PREIS	23.690 €	25.870 €	29.570 €

Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)	HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDI	OPEL CROSSLAND 1.2 DI TURBO	VW TAIGO 1.0 TSI OPF DSG
Werkstattkosten <sup>4)</sup>	600 €	574 €	486 €
Rabatt <sup>5)</sup>	21,0 % / 4.891 €	26,0 % / 6.526 €	14,0 % / 3.592 €
WV nach 4 Jahren <sup>3)</sup> / 20.000 km p.a.	58,1 % / 13.531 €	58,0 % / 14.558 €	57,7 % / 14.803 €
<b>Versicherung / Steuern pro Jahr</b>			
HP / VK / TK Typklassen	15 / 19 / 21	16 / 19 / 17	noch keine Angaben
HP / VK / TK Kosten	357 / 515 / 258 €	381 / 515 / 156 €	noch keine Angaben
Abgasnorm / Steuer	Euro 6d / 71 €	Euro 6d / 97 €	Euro 6d / 146 €

# Der neue Hyundai BAYON



25-2021/24.11.2021 | Vergleichstest · Hyundai Bayon gegen VW Taigo und Opel Crossland

Dem Bayon geht bei der Höchstgeschwindigkeit am ehesten die Puste aus. Während im Bayon bei 185 km/h Schluss ist, zieht der Opel sogar an der 200er-Marke vorbei.

VW konnte den Taigo-Testwagen nur mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liefern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt hier aber genau wie beim Sechsgang-Schalter 191 km/h. Nur bei der Sprintmessung hat der Taigo leicht das Nachsehen – er benötigt von null auf 100 km/h ganze 10,7 Sekunden. Auch beim Verbrauch muss sich der VW hinten anstellen. Allerdings liegen alle drei Kandidaten mit 6,6 bis 6,8 Liter Super auf 100 Kilometern extrem eng beieinander. Der Opel Crossland setzt dabei den Bestwert. Er fällt auch im Alltagsverkehr schon mit realistischen Verbräuchen von weniger als sechs Litern auf.

## Fahrdynamik

Sicher kann man mit diesen drei kleinen SUV auch zügig kurvige Landstraßen durchfahren, zum waschechten Fahrsport taugen sie aber nur bedingt. Zum einen sind Fahrwerk, Lenkung und Bremsen in allen drei Modellen weniger auf Bissigkeit denn auf Komfort abgestimmt. Zum anderen sorgen auch die Bremsen nicht gerade für Glanzleistungen.

Besonders schnelle Richtungswechsel wie in der Slalomgasse quittieren sie mit starken Aufbau- und Abfederbewegungen. Das führt hier und da zu rigorosen Eingriffen der Regel-elektronik. Am dynamischsten wieselt sich hier noch der leichtfüßige Hyundai aus der Affäre. Der Opel fällt in diesem Kapitel am deutlichsten zurück.

## Umwelt / Kosten

Beworben wird der neue VW Taigo zu einem Preis ab 19.350 Euro – aller-

dings in der Basisausstattung und mit 95 PS starkem Benziner. Damit ist das Coupé-SUV günstiger als der vergleichbare T-Cross (ab 20.240 Euro) und der demnächst erscheinende überarbeitete T-Roc (bisher ab 22.615 Euro). Die 110-PS-Variante des Taigo kostet aber mindestens 23.995 Euro – mit Doppelkupplungsgetriebe sogar 25.655 Euro. Für weniger bekommt man bei Opel den stärkeren und gut ausgestatteten Crossland. Das Preisduell dieser beiden gewinnt also der Opel, auch weil der VW-Testwagen mit testrelevantem R-Line-Paket ausgestattet ist.

Gegen den Hyundai haben aber beide keine Chance. Der Koreaner ist nicht nur viel besser ausgestattet, er protzt sogar mit fünf Jahren Garantie. Und ganz nebenbei ist er mindestens 2000 Euro günstiger als Opel oder VW.

## FAZIT

*Ob der VW T-Cross wirklich eine Coupé-Variante gebraucht hat, sei mal dahingestellt. Der neue VW Taigo ist jedenfalls keinen Deut schlechter. Der gute Komfort, die von VW gewohnte perfekte Raumausnutzung und die ausgewogene Gesamtabstimmung von Antrieb und Fahrwerk lassen den Taigo klar gegen den Opel Crossland bestehen – Platz zwei. Der Rüsselsheimer wiederum begeistert mit sehr aufgewecktem Dreizylinder-Turbo, der obendrein extrem sparsam ist. Fahrdynamisch fällt er aber zurück und muss sich am Ende mit Rang drei begnügen. Als Gewinner dieses Vergleichstests geht der Hyundai Bayon hervor, der hier als Einziger wirklichen Schnäppchen-Charakter besitzt. Obendrein ist er komfortabel, spurtstark und – nicht zu verachten – unkompliziert.*



Eu-Verbrauch	k.A.	4,7	5,0
WLTP-Verbrauch	5,1	5,5	6,4
Testverbrauch	6,7 l/s	6,6 l/s	6,8 l/s

Den bepunktierten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 km langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU- und WLTP-Verbräuche dienen nur als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.

## GESAMTWERTUNG



KAROSSERIE	Hyundai	Opel	VW	
Raumangebot vorn	100 <sup>1)</sup>	71	71	70
Raumangebot hinten	100	67	66	65
Übersichtlichkeit	70	47	47	47
Bedienung/Funktion	100	89	86	80
Kofferraumvolumen	100	36	43	40
Variabilität	100	30	35	33
Zuladung/Anhängelast	50/30	29	28	29
Sicherheitsausstattung	150	68	56	73
Qualität/Verarbeitung	100/100	140	140	140
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1.000</b>	<b>277</b>	<b>572</b>	<b>578</b>

FAHRKOMFORT	Hyundai	Opel	VW	
Sitzkomfort vorn	150	122	118	120
Sitzkomfort hinten	100	68	65	65
Ergonomie	150	88	81	85
Innengeräusche	50	34	26	35
Geräuscheindruck	100	62	59	62
Klimatisierung	50	31	33	31
Federung leer	200	129	133	137
Federung beladen	200	130	135	135
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1.000</b>	<b>664</b>	<b>650</b>	<b>670</b>

MOTOR / GETRIEBE	Hyundai	Opel	VW	
Beschleunigung	150	101	94	93
Höchstgeschwindigkeit	130	49	58	52
Getriebeabstufung Schaltung	100	82	75	80
Kraftentfaltung	50	34	36	31
Laufkultur	100	64	64	64
Verbrauch	300	200	201	198
Reichweite elektrisch	20	–	–	–
Reichweite gesamt	100	40	48	39
Laden/Tanken	25	25	25	25
Lade-/Tank-Infrastruktur	25	20	20	20
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1.000</b>	<b>615</b>	<b>621</b>	<b>602</b>

FAHRDYNAMIK	Hyundai	Opel	VW	
Handling	150	70	59	67
Slalom	100	67	53	63
Lenkung	100	79	78	79
Geradeauslauf	50	37	37	37
Dosierbarkeit der Bremse	30	19	17	19
Bremsweg kalt	150	92	76	92
Bremsweg warm	150	101	77	99
Traktion	100	39	38	39
Fahrsicherheit	150	131	128	131
Wendekreis	20	12	12	16
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1.000</b>	<b>647</b>	<b>575</b>	<b>642</b>

EIGENSCHAFTSWERTUNG	Hyundai	Opel	VW	
	4.000	2.503	2.418	2.492

KOSTEN / UMWELT	Hyundai	Opel	VW	
Bewerteter Preis <sup>2)</sup>	675	242	226	203
Wertverlust <sup>3)</sup>	50	24	23	22
Ausstattung	25	24	16	15
Multimedia	50	27	24	27
Garantie/Gewährleistung	50	43	19	28
Werkstattkosten <sup>4)</sup>	20	14	14	15
Steuer	10	9	9	9
Versicherung <sup>5)</sup>	40	–	–	–
Kraftstoff	55	41	42	41
Emissionen	25	12	12	12
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>436</b>	<b>385</b>	<b>372</b>

GESAMTWERTUNG	Hyundai	Opel	VW	
	5.000	2.939	2.803	2.864

PLATZIERUNG	Hyundai	Opel	VW
	1	3	2

<sup>1)</sup>maximal erreichbare Punktzahl. <sup>2)</sup>inkl. Technologie-Optionen. <sup>3)</sup>ermittelt durch die DAF (vier Jahre Haltdauer, Jahreslaufleistung 20.000 km). <sup>4)</sup>ermittelt durch den ADAC. <sup>5)</sup>nach keine Wertung, da für den VW Taigo zum Redaktionsschluss noch keine Angaben vorlagen.

ZEIT ONLINE 19.05.2021 | Fahrbericht · Hyundai Bayon

## Kleinwagen-Trend:

Hyundai folgt weiter dem SUV-Trend und baut sein Angebot am unteren Ende aus. Denn zum Sommer stellen die Koreaner dem Kona den Bayon zur Seite. Der ist zwar nur zwei Zentimeter kürzer und bei vergleichbarer Motorisierung kaum günstiger. Doch wer sich bei der Leistung bescheiden zeigt, bekommt den Bayon bereits ab 16.790 Euro.

## Ein i20 fürs Grobe

Technisch ist der Bayon eng verwandt mit dem i20, den Hyundai erst im letzten Jahr komplett erneuert und gegen die Klassenmitstreiter von VW und Opel ins Rennen geschickt hat. Und so, wie VW aus dem Polo den T-Cross und Opel aus dem Corsa den Mokka gemacht hat, wird aus dem i20 nun ebenfalls ein höhergelegter Kleinwagen. Der ist zwar knapp 3.000 Euro teurer als der konventionelle Fünftürer, bietet dafür aber die bessere Übersicht, ein bisschen mehr Platz und mehr Variabilität. Und modischer ist er als Abenteurer für den Alltag natürlich auch.

## Ein waschechter Europäer

Maßgeblich in Rüsselsheim entwickelt und in Frankfurt designt, betrachten die Koreaner den Bayon als waschechten Europäer. So ist es wohl kein Zufall, dass er den Namen der französischen Stadt Bayonne trägt. Sein stylischer Auftritt wird auf Wunsch mit einer Kontrastlackierung verstärkt. Und neben der SUV-typischen hohen Sitzposition bietet er überraschend viel Raum: Bei 4,18 Metern Länge und 2,58 Metern Radstand taugt die Rückbank zumindest zur Not auch für Erwachsene, und der Kofferraum fasst im besten Fall 411 bis 1.205 Liter. Besonders pfiffig: Die Hutablage lässt sich mit einem Handgriff vor der aufrechten Lehne der Rückbank verstauen und muss für den Transport größerer Gegenstände nicht erst in die Garage oder den Keller gebracht werden.



Der Hyundai Bayon mit seinen 4,18 Metern Länge und 2,58 Metern Radstand bietet überraschend viel Platz.

## Vertrautes Ambiente

Die Abmessungen mögen neu sein, aber das Ambiente kennt man vom i20: Es gibt eine bunte Stimmungsbeleuchtung, voll digitale Instrumente hinter dem Lenkrad und daneben einen großen Touchscreen mit Online-Anbindung. Der navigiert nicht nur in Echtzeit oder streamt die Lieblingsmusik, sondern schafft auch eine entspannte Atmosphäre. Denn wem die Informationsflut zu groß wird, der kann sich mit Regensprasseln, einer Strandkulisse oder den Geräuschen eines Straßencafés berieseln lassen. Dazu bietet Hyundai eine Vielzahl an Assistenten. An Bord befindet sich unter anderem ein elektronischer Helfer für Spurführung und Abstandsregelung. Außerdem wird die Aufmerksamkeit des Fahrers überwacht und automatisch das Fernlicht aktiviert. Zusätzlich sollen sechs Airbags die Sicherheit erhöhen.

Ebenfalls vom i20 stammt der Antrieb. Auf der einen Seite ist das gut, weil es deshalb zwei von drei Motoren auch als Mild-Hybrid mit

48 Volt-Technik und dem innovativen iMT-Getriebe gibt, das trotz manueller Bedienung automatisch in den Leerlauf schalten und so beim Segeln Sprit sparen kann. Und auf der anderen Seite ist das schade, weil damit nicht nur die stärkeren Motoren ausscheiden, sondern auch kein Allradantrieb zu haben ist.

## Dünnere Motoren-Angebot von 84 bis 120 PS

Los geht es mit einem 1,2 Liter großen Vierzylinder-Sauger, der auf 62 kW/84 PS kommt. Darüber rangiert lediglich der bekannte Dreizylinder-Turbo mit 1,0 Liter Hubraum, den Hyundai mit 74 kW/100 PS oder 88 kW/120 PS im Programm hat. Zwar ist man mit dem Top-Motor gut bedient, schließlich beschleunigt er begleitet vom üblichen Schnattern eines Dreizylinders mit maximal 172 Nm in 10,4 Sekunden auf Tempo 100 und erreicht bei Vollgas 185 km/h. Doch wirklich dynamisch fühlt er sich damit nicht an. Natürlich braucht es nicht viel mehr Motorkraft für so ein handliches Auto, das vor allem für

## DATEN

### Hyundai Bayon 1.0 T-GDI

Motor: Dreizylinder-Turbo-Benziner; Hubraum: 998 ccm; Max. Leistung: 88 kW/120 PS bei 6.000 U/min; Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h; Beschleunigung 0-100 km/h: 10,4 s; Basispreis Hyundai Bayon (1.2): 16.790 Euro; Grundpreis Hyundai Bayon 1.0 T-GDI (DSG, 120 PS): 24.790 Euro.

die Stadt und das Umland gemacht ist. Aber Fahrwerk und Lenkung würden durchaus mehr Leistung übertragen, und mit einem stärkeren Motor wäre der Kleine auch für große Fahrten besser gerüstet.

© dpa Deutsche Press-Agentur GmbH. Alle Inhalte dieser Website sind urheberrechtlich geschützt. Jegliche Nutzung von Inhalten, Texten, Grafiken und Bildern dieser Website ist ohne ausdrückliche schriftliche Zustimmung der dpa unzulässig. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung und öffentliche Wiedergabe sowie Speicherung, Bearbeitung oder Veränderung. Alle Rechte bleiben vorbehalten.

## FAZIT

### Echte Alternative zu Puma oder Mokka

Die Autowelt steht offenbar auf kleine Cross-Over-Modelle, die mehr Schwung und Charisma haben, ansonsten aber genauso vernünftig sind wie ein klassischer Kleinwagen. Um diesen Trend nicht zu verpassen, hat Hyundai mit dem Bayon eine interessante Alternative zu Puma, Mokka und Co. auf die Räder gestellt. Und wer mehr Leistung will oder gar Allrad, der kann ja auch weiterhin den Kona kaufen.

## Was kann der Mini-SUV?

Der neue Hyundai Bayon hat fast die gleichen Abmessungen wie der Kona von Hyundai und tritt ebenfalls in der Klasse der Mini-SUV an.

- Zusätzlicher Mini-SUV von Hyundai ab 16.790 Euro
- Ausschließlich Benzinmotoren zur Wahl
- Im ADAC Test: Hyundai Bayon 1.0 T-GDI Mildhybrid
- Viel Platz, gute Sitze, einfache Bedienung



© 2021 ADAC e.V.

Das die koreanischen Autobauer schnell lernen, haben sie längst bewiesen. Gerade einmal drei Jahrzehnte sind Hyundai-Modelle hierzulande zu haben. In dieser Zeit hat sich die Marke vom belächelten Billiganbieter zum Trendsetter entwickelt.

Ein reichweitenstarkes Elektroauto hatten die Koreaner mit dem Kona Elektro lange vor der Konkurrenz zu bieten. Und die vielversprechende 800-Volt-Technik bei Elektroautos kommt nach dem Porsche Taycan und dem Audi e-tron GT nicht etwa von Mercedes, BMW oder Volvo zum Einsatz – Hyundai bringt sie. Und zwar in dem auch aus anderen Gründen interessanten Ioniq 5.

Und jetzt rollt auch noch der Bayon zu den Händlern. Der Mini-SUV macht auf den ersten Blick wenig Sinn, schließlich hat Hyundai mit dem Kona bereits einen Vertreter im Segment von VW T-Cross, Seat Arona und Mazda CX-3 zu bieten. Doch der Bayon ist ein schlauer Schachzug: In den nächsten Jahren werden 50 Prozent aller Kleinwagen

als Mini-SUV verkauft. Tendenz weiter steigend. Gut, wenn man als Hersteller mehrere Angebote hat. Optisch grenzt sich der Bayon deutlich von seinem Bruder ab – besonders die dreigeteilten Hauptscheinwerfer und sein extravagantes Heck sind auffällig stylish. Abgesehen von den optischen Differenzen ist der Bayon aber lediglich drei Zentimeter kürzer, zwei Zentimeter schmaler und sieben Zentimeter niedriger als der Kona und liegt mit einer Länge von 4,18 Metern genau zwischen VW Polo und VW Golf. Ein Riese ist er damit freilich nicht, will er aber auch nicht sein.

Umso überraschender fällt das Platzangebot des neuen Hyundai Bayon aus. Vorn sitzen bis zu 1,95 Meter große Personen angenehm. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für knapp 2,15 Meter große Menschen ausreichen.

Digitalanzeigen für den Fahrer, großer Touchscreen zur Bedienung.

Der Innenraum ist breit genug und für einen Kleinwagen sogar recht großzügig, die üppige Außenbreite des Bayon hat das schon angedeutet. Im Fond begrenzt die Kopffreiheit die Personengröße auf circa 1,95 Meter, die Beinfreiheit würde noch mehr hergeben. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es aber eng. Die Sitze sind groß und bequem.

In Sachen Bedienung macht es einem der Bayon mit klar gezeichneten, hoch auflösenden Digitalinstrumenten und praktischen Direkt-

wahltafeln unterhalb des großen Touchscreens und mit den etwas tief angebrachten Drehschaltern für die Klimaanlage leicht. Sieht man einmal davon ab, dass der Motor bei der gefahrenen Version mit Schaltgetriebe und 48-V-Technik nur anspringt, wenn der Schalthebel in Leerlaufposition steht, kommt jeder auf Antrieb mit dem Bayon zurecht. Das Fahrwerk des Bayon 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. ▶



### Verarbeitung tadellos, aktuelle Technik

Wer seine Augen im Innenraum des Bayon schweifen lässt, blickt zwar auf viel hartes Plastik, selbst der Dachhimmel ist eine Billigversion ohne schönen Stoffüberzug. Doch das Gesamtpaket sieht zumindest nicht so billig aus, wie es wahrscheinlich zu produzieren ist. Und schließlich hat auch die Konkurrenz hier keine besseren Materialien zu bieten. Die Verarbeitung ist jedenfalls tadellos, nichts klappert oder schepert auf schlechten Fahrbahnen.

Zur Fahrerinformation bietet der Bayon eine Reihe von in dieser Fahrzeugklasse innovativen Funktionen. Dazu gehört eine optionale, vernetzte Routen-Navigation, die dank Cloud-Umgebung genauere Verkehrsprognosen und Ankunftszeiten liefert.

Eine sogenannte Last-Mile-Navigation ermöglicht es dem Fahrer, den Weg auf seinem Smartphone bis zum Zielort fortzusetzen, nachdem er sein Auto geparkt hat.

### Gute Smartphone-Anbindung

Die Fahr- und Infotainment-Funktionen sind über das digitale Cockpit mit 10,25-Zoll-Display und je nach Ausstattung über einen 8-Zoll-Farb-Touchscreen oder das 10,25-Zoll-Navigationssystem abruf- und bedienbar. Apple CarPlay und Android Auto garantieren die Integration aller gängigen Smartphones – in Kombination mit dem 8-Zoll-Farb-Touchscreen auch per Bluetooth. Zudem steht eine kabellose Lade-funktion für Smartphones zur Verfügung.

Beim Kofferraumvolumen übertrifft der Bayon mit nominell 411 Litern Fassungsvermögen den Kona sogar um 37 Liter, was aber nur dann der Fall ist, wenn man nicht die Versionen mit 48-Volt-Technik nimmt. Bei diesen macht sich die 48-Volt-Batterie im Unterboden so breit, dass nur noch 334 Liter übrig bleiben (umgeklappt 1.128 zu 1.205 Liter bei den anderen Versionen). Nach ADAC Messmethode bleiben beim Prüfling noch 275 bis 1.145 Liter übrig, beim Kona kamen die

Ingenieure auf 225 bis 1.070 Liter. Sprich: Beim praktischen Nutzwert steht der Bayon dem Kona in nichts nach, im Gegenteil.

### Hyundai Bayon: 5,8 Liter Testverbrauch

Anders bei den Motoren. Denn der Kona wird mit Benzinmotoren, als Vollhybrid, Plug-in-Hybrid und als reine Elektroversion angeboten. Der Bayon dagegen setzt ausschließlich auf drei Benziner mit 84, 100 und 120 PS Leistung. Den 100-PS-Motor gibt es zudem mit der inzwischen gängigen Mildhybrid-Technik, der 120-PS-Motor hat diese serienmäßig. Das heißt, dem Verbrennungsmotor wird ein 48-Volt-Generator als Unterstützung beim Anfahren zur Seite gestellt. Das soll Sprit sparen, vor allem im Stadtverkehr mit den vielen Anfahrbewegungen von Ampel zu Ampel.

Beim ADAC Test des 100-PS-Dreizylinders mit 48-Volt-Technik ließ sich der Koreaner mit einem Ecotest-Verbrauch von 5,8 Litern Super bewegen. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 157 g/km. Das Aggregat punktet mit sehr geringen Schadstoffemissionen und kann vier Sterne sowie das Prädikat empfehlenswert im ADAC Ecotest einheimen.

Der Motor hat nicht zuletzt dank der 48-Volt-Unterstützung wenig Probleme mit dem Bummeln im hohen Gang und genügend Leistung für den Alltag. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Koreaner in 6,8 Sekunden, von 80 auf 120 km/h in 9,1 Sekunden. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, vergehen etwa zwei Sekunden. Hyundai gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,7 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 183 km/h.

Dass es sich beim 1,0-Liter-Motor um einen Dreizylinder handelt, kann der Bayon aber nicht ganz verhehlen, schließlich zeigen sich im Stand und

Kein schlechtes Angebot: Fällt auf, fährt gut. Genügend Leistung für den Alltag.



Hyundai Bayon: 4,18 Meter lang, scharf gezeichnete Front.



Kofferraum mit ganz und teilweise umlegbarer Rücksitzlehne.



Gefällt: Große Sitze, leicht erhöhte Sitzposition.



Rückbank: Hinten sitzt man sehr bequem.



Heckansicht: Unterfahrschutz und bogenförmige Heckleuchten.

beim Anfahren merkliche Vibrationen und beim Hochdrehen bleibt der sonor-schnarrende Dreizylinderklang nicht aus. Mit vier Zylindern kann nur der Basismotor dienen.

### Preis: Der Bayon ist günstiger als der Kona

Doch den althergebrachten Saugmotor mit 84 PS kann man eigentlich nicht unbedingt empfehlen, selbst wenn sein Basispreis von 16.790 Euro sehr verlockend klingt. Insofern ist der Bayon auf den ersten Blick günstiger als der Kona, der erst bei 19.990 Euro startet – aber

auch nur mit stärkeren Motoren zu haben ist. Zieht man eine vergleichbare Version heran, zum Beispiel den 120-PS-Motor mit 48 Volt und derselben Ausstattungsstufe Trend, besteht noch ein Preisunterschied von gerade einmal 710 Euro zugunsten des Bayon.

So kann man den Bayon als Einstiegs-Mini-SUV für preisbewusste Käufer sehen, ohne dass diese Abstriche bei Platz und Komfort hinnehmen müssten. Da beide Kleinwagen-SUV ihre Sache gut machen, darf es aber auch gern eine Frage des Geschmacks sein. ■



Hyundai stockt das hauseigene Angebot bei den kleinen SUV auf. Der neue **BAYON** konkurriert nicht nur mit dem Kona!

# Die Alternative



**HYUNDAI BAYON**  
84 bis 120 PS  
ab 16.790 Euro



**J**a, muss es denn wirklich sein? Wieder ein neuer SUV, dann auch noch einer im Miniformat? Hyundai ist überzeugt, stellt dem Kona einen hauseigenen Konkurrenten vor die Haube. Damit der Bayon den Kona nicht kannibalisiert, erhält der Neuankömmling ein nicht ganz so umfangreiches Angebot, was die Antriebe betrifft. Zwei Benziner mit einer Leistungsausbeute von 84 bis maximal 120 PS sorgen für den Antritt.

Beim Kona stehen Benziner mit bis zu 275 PS, langstreckentaugliche Selbstzünder, ein Hybrid sowie eine reine E-Version zur Wahl. Bevor wir uns den Antrieben im Detail widmen, bedarf es einer kurzen Einordnung des Bayon.

#### Clever bis ins Detail

4,18 Meter misst der Bayon in der Länge, 1,77 Meter in der Breite und 1,50 Meter in der Höhe. Beim Kona

stehen überall ein paar Zentimeter mehr im Datenblatt, beim nächsten Verwandten, dem i20, ein paar weniger. Im Alltag fällt das hier wie da aber kaum auf. Besonders in der ersten Reihe besteht kein Grund zur Klage, das gilt auch für die zweite Reihe bei durchschnittlicher Größe. Die beiden Sitze vorn und die Bank hinten warten mit gutem Komfort auf, stehen dem Kona und der Konkurrenz aus anderem Hause in nichts

**! Runde 3.200 Euro kostet der Kona mehr, startet dafür mit 120 PS, der Bayon mit nur 84 PS.**

nach. Ganz hinten verstaut der Bayon mit 411 Litern sogar etwas mehr als der Kona, 37 Liter, um genau zu sein. Beim Mildhybrid sinkt das Volumen auf 334 Liter, da die Batterie des 48-V-Systems Platz braucht. Dafür müssen Sie beim Bayon alles über eine höhere Ladekante in den Kofferraum wuchten. 77 zu 71,5 cm verraten hier unsere Messungen; beim VW T-Cross zum Beispiel müssen Sie ebenfalls 71,5 cm überwinden. ▶

# Der neue Hyundai BAYON



09-2021/01.09.2021 | Kaufberatung · Hyundai Bayon



▼ Voll-LED-Scheinwerfer erhellen ab Trend (700 Euro) die Nacht.



▼ Schmucke 17-Zoll-Alus gibt's für 400 Euro auch ab Linie Trend.



Hartplastik zieht sich durch alle Reihen, wirkt aber keineswegs billig, die Verarbeitung ist tadellos.

Sehr ansprechend: das digitale Kombiinstrument (siehe oben) mit glasklarer Darstellung und 10,25 Zoll. Mit identischer Größe wartet das Display des Infotainments (1.480 Euro im Paket) auf. Das System braucht Eingewöhnung, verzichtet aber nicht auf wichtige Kurzwahl-

## MODELLPALETTE<sup>1)</sup>

	1.0 T-GDI	1.0 T-GDI 48V-Hybrid
Motor/Hubraum	R3, Turbo / 998 cm <sup>3</sup>	R3, Turbo / 998 cm <sup>3</sup>
Getriebe (manuell / automatisch)	6-Gang / -	6-Gang-iMT / 7-Gang-DKG
kW (PS)	74 (100)/4.500-6.000	74 (100)/4.500-6.000
Nm	172 / 1.500-4.000	172 / 1.500-4.000
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h	183 / 180 km/h
0-100 km/h	10,7 s	10,7 / 11,7 s
Normverbrauch (WLTP)	5,7 l/s	5,5 l/s
Abgas CO <sub>2</sub> - Abgasnorm	129 g/km · Euro 6d	125 / 124 g/km · Euro 6d
OPF - SCR-Kat <sup>2)</sup> / AdBlue-Tank	ja - -	ja - -

<sup>1)</sup> Die technischen Daten gelten für das Schall- sowie das Automatikgetriebe. Auszug aus der Modellpalette.  
<sup>2)</sup> SCR = Selective Catalytic Reduction; Stickoxide (NO<sub>x</sub>) werden in Stickstoff (N<sub>2</sub>) und Wasser (H<sub>2</sub>O) umgewandelt.

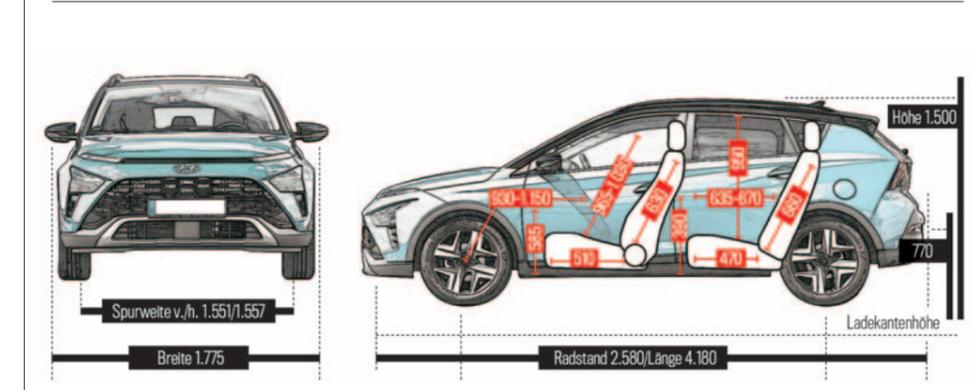
Grundpreis	19.990 Euro / -	20.990 Euro / 22.440 Euro
<b>FAZIT</b>	Steigen Sie hier ein, der 84-PS-Sauger ist nur was für die ganz entspannten Zeitgenossen. Die drei Zylinder tingeln im Leerlauf etwas unruhig, geben sich in Fahrt aber keine Blöße. Für eine Automatik müssen Sie zum Mildhybrid greifen. Die Zuladung liegt, je nach Ausstattung, zwischen 425 und 535 Kilogramm.	Eine runde Sache, der aufgeladene Dreizylinder mit der elektrischen Kupplung. Im Alltag ist diese kaum wahrnehmbar. Wer nicht ständig die linke Spur frequentiert, der schafft unter Umständen die Werksan-gabe. Verzichten Sie auf die Automatik, investieren Sie die 1.500 Euro lieber in Ausstattung.

▲ **Modernes Cockpit** mit praktischen Kurzwahl-tasten unter dem Display. Die Klima-steuerung liegt separat auf guter Höhe.

tasten unter dem Display sowie einen herrlich klassischen Drehregler für die Lautstärke. Für das digitale Kombiinstrument müssen Sie mit Linie Trend (4.700 Euro) starten, bei Pure und Select (2.000 Euro) lesen Sie Drehzahl und Geschwindigkeit über analoge Anzeigen ab. Nutzen Sie den Bayon letztlich nur für Kleinigkeiten, wie die Fahrt in die Stadt, zum Einkaufen oder für kurze ▶

09-2021/01.09.2021 | Kaufberatung · Hyundai Bayon

## ABMESSUNGEN



Strecken zu den Schwiegereltern, reicht Linie Select mit Klima, Einparkhilfe hinten, Sitz- und Lenkradheizung (350 Euro). Deutlich mehr Auswahl erhalten Sie erst mit Linie Trend, die dann auch die fahraktive Assistenz und Extras, die den Komfort weiter steigert, freigibt. Keine Überraschung an dieser Stelle, Hyundai bündelt alles in entsprechende Pakete zu Preisen von 590 bis 1.480 Euro. Wir empfehlen an dieser Stelle das Licht-Paket mit Voll-LED-Scheinwerfern und Rückleuchten. Ob die 1.480 Euro für das Navigations-Paket (für Trend und Prime) sinnvoll investiert sind – fraglich. Die Frontscheibe mit besserer Dämmung gefällt, die übrigen Extras, darunter die Bose-Soundanlage, das größere Display und die Navi-Funktion braucht es dagegen nicht unbedingt. Apple CarPlay beziehungsweise Android Auto, die per App ebenfalls ein Navi bieten, fahren bereits serienmäßig mit.

Die einzige Einzeloption mit reichlich Mehrwert, der Adaptivtempomat (330 Euro) hilft nur in Verbindung mit Top-Linie Prime, arbeitet darüber hinaus nur in Kombination mit dem

▲ **Dank 48-V-Unterstützung** (bei 100 und 120 PS) geht der Dreizylinder erfreulich gut, wirkt auch in hohen Gängen alles andere als angestrengt.

▲ **Rechts oben:** Ein solides Gepäckabteil mit ausreichend Platz. Kleiner Kritikpunkt: die mit 77 cm recht hohe Ladekante.

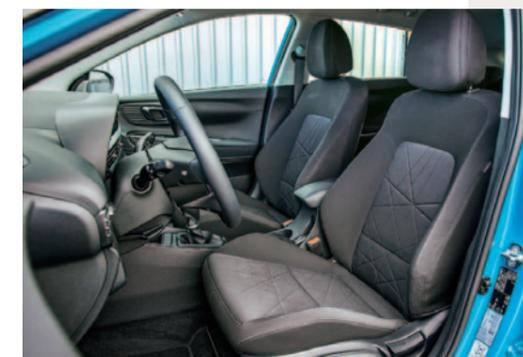
Siebengang-Doppelkuppler zusammen. Stände auf jeden Fall auf unserer Liste: das 650 Euro teure Komfort-Paket. Klimaautomatik, schlüsselloser Zugang, Regensensor, Innenbeschlagsregelung und Sitzheizung für die beiden äußeren Plätze im Fond gehen mit auf kleine oder große Reise. Was die Preise zwischen Kona und Bayon betrifft, da nehmen sich die beiden Südkoreaner wenig. Kostet das eine Paket hier ein paar Euro weniger, kostet es beim anderen ein paar Euro mehr und umgekehrt.

### Mehr Schein als sein?

Ganz und gar nicht. Der kleine SUV präsentiert sich in Kombination mit Mildhybrid-Technik und elektronisch gesteuerter Kupplung (ab 100 PS) von seiner besten Seite. Der aufgeladene Dreizylinder springt ohne Verzögerung zu, segelt im serienmäßig gewählten Eco-Modus mit vollständig abgeschaltetem Motor. Wann das passiert, lässt sich jedoch nicht beeinflussen. Für den Sportmodus spendiert Hyundai sogar eine Zwischengas-Funktion, die sonst nur die N-Modelle erhalten. ▶

## KAROSSERIE

Etwas länger (+14 cm) als der i20, dafür etwas kürzer (-2 cm) als der Kona, fügt sich der Bayon stimmig zwischen Kleinwagen und Klein-SUV. Die Übersicht nach hinten fällt aufgrund der recht ausladenden C-Säule mäßig aus, Parkpiepser und Rückfahrkamera helfen je nach Linie gegen Aufpreis (590 Euro, Linie Trend) beim Rangieren und Einparken.



▲ **Bequeme Sitze** mit guter Polsterung. Leder steht im Bayon nicht zur Wahl.



▲ **Kollege Mallach** misst fast zwei Meter, da wird's dann doch etwas eng.

# Der neue Hyundai BAYON



09-2021/01.09.2021 | Kaufberatung · Hyundai Bayon



▲ **Eigenständiges, auffälliges Design**, das sich mehr am i20 als am Kona orientiert. Eine Metallic-beziehungsweise Mineraleffekt-Lackierung spendiert Hyundai für 570 Euro.

Die Kritik an Fahrwerk und Lenkung hält sich definitiv in Grenzen. Unebenheiten bringen den Bayon kaum aus der Ruhe, erst wenn die Schlaglöcher üppige Ausmaße haben und die Querfugen auf der Au-

tobahn sich so richtig vom Rest der Fahrbahn absetzen, kriegen die Insassen das mit. Die Lenkung agiert für unseren Geschmack eine Spur zu leichtgängig, darüber hinaus zu gefühlsarm. Keine große Sache, den

Rein-Dynamiker soll der Bayon ja ohnehin nicht geben – ein N-Modell steht nicht auf der Agenda –, auf flotte Ausfahrten auf der Landstraße müssen Sie aber keineswegs verzichten. ■



## AUSSTATTUNG/LINIE

	Pure	Select	Trend	Prime
8"-/10,25"-Touchdisplay	○/○	○/○	●/1.480	●/1.480
Aktiver Spurhalteassistent	●	●	●	●
Abstandstempomat/Tempomat	○/●	○/●	○/●	330●
Akustikverglasung für die Frontscheibe	○	○	1.480	1.480
Digitales Kombiinstrument	○	○	●	●
Einparkhilfe hinten/vorn und hinten	○/○	●/○	●/590	●●
Keyless Entry/Go	○/○	○/○	750/750	●/●
Klimaanlage/Klimaautomatik	●/○	●/○	●/650	○/●
Halogen-/Voll-LED-Scheinwerfer	●/○	●/○	●/700	○/●
Leichtmetallräder	● (15")	● (16")	● (16")	● (17")
Metallic-/Mineraleffekt-Lackierung	○/○	570/570	570/570	570/570
Navigation	○	○	1.480	1.480
Rückfahrkamera	○	○	●	●
Regensensor	○	○	650	●
Sitzheizung v. u. Lenkradheizung/Sitzheizung hinten	○/○	350/○	●/650	●●
Soundsystem (Bose)	○	○	1.480	1.480
Smartphone-Anbindung	○	○	●	●
Totwinkel-Assistent	○	○	590	750
Verkehrszeichenerkennung	●	●	●	●
<b>Aufpreis zur Basis</b>	-	2.000	4.700	7.500

1) Bei allen aufgeführten Preisen handelt es sich um Paketpreise, einzige Ausnahme ist der Abstandstempomat.

Aufpreise in Euro: ● = Serie; ○ = nicht erhältlich; ✓ = empfohlene Einzeloption.

## FAZIT

Hyundai beweist mal wieder Weitblick, spendiert dem Markt einen weiteren attraktiven SUV mit viel Platz – eine gute Alternative. Die Positionierung zwischen i20 und Kona passt einwandfrei, dazu lockt der Bayon mit einer umfangreichen Liste an optionalen Extras, die in dieser Klasse kaum Wünsche offenlässt. Die Preise fallen nicht komplett aus dem Rahmen, ein Schnäppchen sieht aber auch anders aus.

Text: Christoph Richter  
Fotos: C. Börris

RHEINISCHE POST 28.08.2021 | Fahrbericht · Hyundai Bayon



# Starker Newcomer im SUV-Feld

Der neue Hyundai Bayon bietet eine markante Optik, gute Ausstattung und viel Platz zum attraktiven Preis.

**Das fällt auf** Sozusagen tauftrisch ist der Hyundai Bayon: Im Juni fand die Markteinführung statt. Der Neuwagen ist der kleinste und kompakteste SUV von Hyundai, er wurde ausschließlich für den europäischen Markt entwickelt.

Was ins Auge springt, ist sein markantes Design: Schmale Tagfahrlichter, akzentuierte Kotflügel und eine keilförmige Silhouette garantieren einen hohen Wiedererkennungswert im großer werdenden SUV-Segment.

Das Crossover-SUV kann vor allem mit seinem großen Platzangebot

trumpfen: Es sitzt sich überall sehr komfortabel, der Kofferraum bietet viel Platz für Gepäck.

Die Innenausstattung des Koreaners fällt in puncto Materialqualität zwar eher bescheiden aus, dafür gefällt die Ambiente-Beleuchtung in den vorderen Fußräumen und den Seitenfächern. Die erhöhte Sitzposition gewährleistet eine gute Übersicht über das Verkehrsgeschehen. Das digitale 10,25-Zoll-Instrumentendisplay ist sehr gut lesbar, ebenso wie der gleich große Touchscreen-Monitor für das Infotainmentsystem.

**So fährt er sich** Der getestete Wagen in der Prime-Ausstattungsversion als 1-Liter-Turbo-Benziner mit 120 PS (88 kW) und 48-Volt-Mildhybrid-Technik überzeugt durch sein dynamisches Verhalten. So bringt es der Crossover in nur 10,4 Sekunden schon auf Tempo 100. Das intelligente Sechsgang-Schaltgetriebe mit elektronisch geregelter Kupplung entkoppelt den Motor bei eingelegtem Gang in bestimmten Fahrsituationen und wechselt in einen Segelbetrieb. Das hilft, Sprit zu sparen.

**Das kostet er** Der Hyundai Bayon kostet in der Basisversion 16.790 Euro, der Testwagenpreis beträgt 25.090 Euro.

**Für den ist er gemacht** Der neue Hyundai Bayon ist ein wendiger Crossover, designorientiert und zugleich geräumig, und nicht zuletzt wegen seines vergleichsweise günstigen Preises ein ernst zu nehmender neuer Mitspieler im Feld der SUV.  
Christine Zacharias ■

## DATEN

Hyundai Bayon 1.0 T-GDI	
Hubraum	998 ccm
Leistung	84 kW / 120 PS
0-100 km/h	10,4 Sekunden
max. Geschwindigkeit	185 km/h
L/B/H	4,18/1,77/1,49 Meter
Gewicht	1.230 kg
Kofferraum	334 – 1.128 Liter
Verbrauch	5,7 Liter
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	129–124
Testwagenpreis	25.090 Euro



## BEWERTUNG subjektiv

Charme	●●●○○
Spaßfaktor	●●●○○
Wohlfühl	●●●○○

## Mut zur Lücke

Der kleine SUV Hyundai Bayon ist genauso kompakt und noch geräumiger als der erfolgreiche Kona, kostet aber einiges weniger. Geht das Konzept auf?

Von Guido Borck

Mit 4,18 Metern ist der Bayon nur drei Zentimeter kürzer als der Kona. Doch er richtet sich an eine andere Zielgruppe: Er soll Frauenherzen erobern. Ob das klappt? Jedenfalls bietet er sogar mehr Platz, kostet aber satte 2.700 Euro weniger. Dabei fehlt's eigentlich an nichts: Die Standard-Sicherheitsausstattung samt City-Notbremse wird ebenso geliefert wie ein Fernlichtassistent oder die Klimaanlage. Gut, die Fenster müssen beim Einstiegsmodell Pure noch von Hand gekurbelt werden. User-Chooser sollten also zu den höherwertigen Ausstattungen greifen, wo die Koreaner einiges mehr bieten. Hier sind unter anderem LED-Scheinwerfer oder ein digitales Cockpit Serie. Gegen Aufpreis lässt sich der adrett gestylte Bayon zudem mit vielen Dingen aufrüsten. Erhältlich sind ein Parkassistent, fürs Rückwärtsfahren ein Querverkehrswarner mit aktivem Bremsengriff, eine schicke Zweifarbenlackierung, beheizbare Rücksitze und vieles mehr.

Nur bei den Antrieben muss man sich einschränken. Im Gegensatz zum Kona gibt es weder E-Motor noch Allradantrieb. Wenigstens sind die Einliter-Benziner als Mildhybride teilelektrifiziert. Die Spritsparteknik ist beim 125 PS starken Motor serienmäßig, bei der 100-PS-Version kostet sie 841 Euro Aufpreis.

Dass der Bayon technisch eher mit dem i20 als mit dem Kona verwandt ist, erkennt man beim Einsteigen. Es dominiert zwar Hartplastik, doch lässt sich alles rund ums Cockpit einfach bedienen. Auch die Vordersitze sind sehr bequem, und das Multimediasystem mit 10,25 Zoll großem Touchscreen ist bestens vernetzt. Zwar kostet es stolze 1.250 Euro und ist erst ab der zweithöchsten Ausstattungsstufe Trend erhältlich, doch werden gleich ein Bose-Soundsystem, diverse Telematikdienste sowie eine geräuschdämmende Windschutzscheibe im Paket mitgeliefert. ▶



Die Investition lohnt sich: Das Navi arbeitet mit Live-Verkehrsdaten und berechnet schnell das gewünschte Routenziel, auch die kabellose Smartphone-Integration erfolgt flott. Um die vielen Apps für das Wetter oder die Tankstellenpreise zu nutzen, muss allerdings das WLAN des Handys herhalten, da der Bayon keine eigene SIM-Karte an Bord hat. Die mobilen Geräte können über insgesamt drei USB-Ports aufgeladen werden, alternativ können Handys ihren Strom auch induktiv aus der Mittelkonsole saugen. Weniger überzeugt dagegen der Sprachassistent, der nur selten umsetzt, was man ihm sagt.

### Für einen Mini-SUV hat man viel Platz

Gemessen an der Fahrzeugklasse fällt das Platzangebot vorne üppig

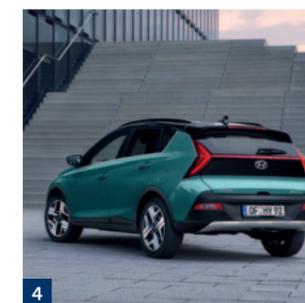
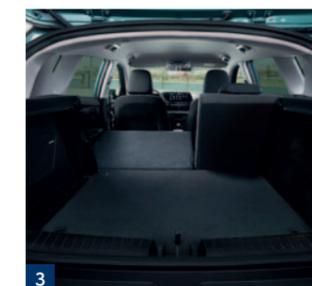
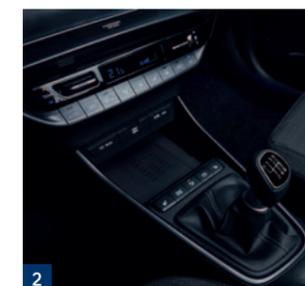
aus. Hinten sitzt man zwar nicht ganz so feudal, doch reicht das Angebot für die Knie und über dem Kopf für die meisten Mitreisenden noch völlig aus. In der zweiten Reihe wirkt der Bayon sogar luftiger als der Kona. Und mehr Gepäck lässt sich auch unterbringen: Mit 411 Litern schluckt der Kofferraum fast 60 Liter mehr. Beim Mildhybrid klaut der Lithium-Polymer-Akku allerdings etwas Stauraum. Doch auch dort kann die Kofferraumabdeckung hinter die Rücksitze geschoben und verstaut werden.

Ein Vierzylinder-Sauger mit 84 PS bildet den Einstieg, die beiden Turbo-Varianten mit 100 und 120 PS schöpfen ihre Kraft dagegen aus nur drei Zylindern. Außerdem sind die beiden kräftigeren Motoren als 48-Volt-Mildhybride erhältlich. Damit kann der Bayon zwar nicht rein elektrisch fahren, doch beim Beschleunigen erhält er einen kleinen Boost. Außerdem segelt er im Eco-Fahrmodus, sobald der Fahrer das Gas lupft. Die Segelfunktion soll gut fünf Prozent Sprit einsparen, was durchaus glaubhaft ist.

Das Auto gleitet nämlich recht lange und unauffällig. Um davon etwas mitzubekommen, muss der Drehzahlmesser peinlichst genau im Auge behalten werden, damit der Motor nicht unnötig belastet

wird. Überhaupt arbeitet der Einliter-Dreizylinder mit 120 PS recht unauffällig. Er nimmt leise und vibrationsarm Fahrt auf und hat genug Durchzugskraft. Für den Sprint von null auf Tempo hundert vergehen 10,4 Sekunden. Die machen ihn zwar nicht gleich zu einem Sprinter, doch reicht die Leistung vollkommen aus.

Das mit einer elektronisch geregelten Kupplung ausgestattete Sechsganggetriebe ist leichtgängig, die Lenkung agiert präzise. Nach unserer ruhig gefahrenen Tour zeigte der Bordcomputer einen Verbrauch von 6,2 Litern an. Überhaupt entfaltet dieses Auto beim gemütlichen Reisen seine Stärke. Denn der Bayon ist nicht nur leise, sondern für ein so kleines Auto auch recht komfortabel. ■



- 1 Der Bayon hat ein ähnlich schickes, übersichtliches Cockpit wie der i20.
- 2 Die Dreizylinder gibt's mit Sechsganggetriebe oder Siebengangautomatik.
- 3 Ausreichend Platz im Heck. Beim Mildhybrid weniger Stauraum.
- 4 Kein Allrad, kein E-Antrieb: Der Bayon ist die günstige Alternative zum Kona.

### HYUNDAI BAYON

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment <sup>9)</sup>	0-100	Vmax	Verbrauch <sup>1)</sup>	CO <sub>2</sub>	Kofferraum	Zuladung	Preis <sup>2)</sup>	Betriebskosten <sup>3)</sup>	Effizienz
1.2	1.197 cm <sup>3</sup>	4	S/S	62 kW (84 PS)	118 Nm/4.200	13,5 s	165 km/h	5,7 l/S	129 g	411-1.205 l	425 kg	14.109 Euro	45,9/31,0 ct/km	D
1.0 T-GDI 48V	998 cm <sup>3</sup>	3	S/S	74 kW (100 PS)	172 Nm/4.500	10,7 s	183 km/h	5,5 l/S	125 g	411-1.205 l	425 kg	17.638 Euro	50,4/34,0 ct/km	D
1.0 T-GDI 48V	998 cm <sup>3</sup>	3	S/S	88 kW (120 PS)	172 Nm/1.500	10,4 s	185 km/h	5,9 l/S	125 g	334-1.128 l	430 kg	19.571 Euro	52,7/35,6 ct/km	D

<sup>1)</sup> Herstellerangaben; <sup>2)</sup> WLTP <sup>3)</sup> Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA. <sup>4)</sup> Nettopreis.



## Hyundai Bayon – Wer grinst denn da?



Wie jetzt, noch ein kleines SUV von Hyundai? Tatsächlich stellen die Koreaner dem Kona den nur zwei Zentimeter kürzeren Bayon zur Seite. Der ist stylisher als sein etwas größerer Bruder, zeigt sich aber sonst von der markentypischen soliden Seite.

Mit breiter Brust lässt sich breit grinsen. Trotz Pandemie meldet Hyundai Deutschland gerade den besten Jahresstart aller Zeiten: Rekordmarktanteil von 3,4 Prozent, fast 37.600 verkaufte Autos in den ersten fünf Monaten dieses Jahres und zudem die Marke mit dem niedrigsten CO<sub>2</sub>-Ausstoß – reine Elektro-Anbieter wie Tesla und Smart mal ausgenommen. Und die Erfolgsgeschichte soll auch 30 Jahre nach dem deutschen Marktstart noch nicht zu Ende geschrieben sein. Bis 2025 wollen die Koreaner allein noch zwölf neue, rein elektrische Modelle bei uns einführen.

Bis es soweit ist, wird ein kleines, eher konventionelles Auto die Hyundai-Fans bei Laune halten. Mit dem Bayon – benannt nach einer französischen Stadt an der Atlantikküste – stellt der Importeur dem kaum größeren Kona einen weiteren Crossover

im B-Segment zur Seite. Der 4,18 Meter lange, ausschließlich frontgetriebene Bayon (Kona 4,20 m) basiert auf der Plattform des i20, greift weitgehend auf dessen Antriebe zurück und startet in diesen Tagen zu Preisen ab vergleichsweise günstigen 16.790 Euro. Dann fahren neben fünf Jahren Garantie mindestens 62 kW/84 PS auch eine bereits akzeptable Grundausstattung mit. Kleine SUVs der Konkurrenz, wie der VW T-Cross (ab 19.300 Euro), der Seat Arona (ab 17.850 Euro) oder der Renault Captur (ab 21.550 Euro) sind teilweise nicht nur deutlich teurer sondern auch technisch längst nicht so up-to-date.

Doch schauen wir dem Bayon, den es übrigens nur in Europa geben wird, vor der ersten Ausfahrt noch einmal tief in die Augen. Sagt mal, grinst der etwa? Die schmalen, nach oben gebogenen Tagfahrleuchten,

**Das stylische Outfit aus dem Team von Europa-Designchef Thomas Buerkle polarisiert. Aber das ist gut so.**

die ein ebenso dünnes Lufteinlassband zwischen Haube und Kühlergrill verbindet, scheinen jedenfalls bester Laune zu sein. Darunter liegen die dreigeteilten Hauptscheinwerfer. Wer das schon provozierend findet,



Ein Lichtband verbindet die Heckleuchten.

wird spätestens am Heck anecken. Dort dürfte die Grafik der Leuchten den Volvo-Fans gefallen, aber längst nicht mehrheitsfähig sein.

Innen schließt die Hyundai-Welt dann wieder ihren Frieden mit unseren tradierten Vorstellungen. Man setzt sich rein und alles passt. Das moderne, übersichtliche Cockpit wurde nahezu 1:1 aus dem Hyundai i20 transplantiert und verzichtet ▶

auf größere Experimente. Alles lässt sich intuitiv bedienen, die Ergonomie ist Klasse, Schalter sitzen da, wo man sie braucht, das Radio hat noch einen Drehknopf für an/aus sowie laut/leise (danke Hyundai) und das auf Wunsch 10,25 Zoll große Display für das Infotainment-System reagiert fix auf jeden Fingerdruck.

Hyundai sagt, der Bayon sei Klassenbester bei Konnektivitäts- und Sicherheitsfunktionen, allein neun Assistenten steigen auf Wunsch mit ein, darunter so kluge Systeme wie ein Querverkehrswarner hinten mit Notbremsfunktion oder ein Kamera unterstützter Spurfolgeassistent, der bei Unachtsamkeit Lenkkorrekturen vornimmt.

Die Koreaner haben nicht am Platzangebot gespart. Bei einem Radstand von 2,58 Metern sitzt man vorne komfortabel auf ausreichend großen, eher weichen Sitzen. Nicht ganz so luftig geht es hinten zu. Richtig eng wird es aber höchstens für Mitfahrer, die auch unter der Dusche am Brausekopf anstoßen. In den

Kofferraum passen respektable 411 Liter. Nur 334, sind es, wenn Mild-Hybrid-Technik an Bord ist.

Mit vier Benzinern geht der Bayon ins Rennen: einem Vierzylinder-Sauger mit 62 kW/84 PS sowie zwei Einliter-Dreizylinder-Turbos. Sie leisten 74 kW/100 PS und 88 kW/120 PS, beide Versionen sind mit 48-Volt-Startergenerator zu haben, fahren also als Mild-Hybrid-Versionen. Unterstützt von einem Lithium-Polymer-Akku, der unter dem Gepäckraumboden liegt, kommt der Bayon so schneller in die Gänge und soll zusätzlich Sprit sparen. In diesem Auftrag arbeitet auch das neue Sechsgang-Getriebe 6-iMT mit elektronisch geregelter Kupplung, die einen Freilauf ermöglicht. Geht der Fahrer vom Gas, wird der Motor in bestimmten Situationen automatisch vom Getriebe entkoppelt.

Viel bekommt man von dieser Segeleinlage am Steuer allerdings nicht mit. Auf der ersten Testrunde mit dem elektrifizierten 100-PS-Bayon (ab 20.990 Euro) gibt sich der

Crossover überhaupt auffällig unauffällig. Vom vibrationsarmen, gut gedämmten Dreizylinder ist wenig zu hören, vom Elektro-Boost nicht viel zu spüren. Die Leistung reicht für Stadt und Land natürlich dicke, ein wilder Straßenfeger ist der Bayon aber nicht. Will er nicht sein, muss er auch nicht. Er überzeugt eher mit seiner harmonischen Art. Anfahren, Start-Stopp, wieder in die Gänge kommen, das alles funktioniert wie schon beim i20 sanft, souverän und angenehm. Mit seiner kompakten Größe, der etwas höheren Sitzposition, der komfortablen Federung und der eher indirekt ausgelegten Lenkung passt er ideal in die City. Hyundai sieht auch deshalb vor allem Frauen als potentielle Kunden. Etwa 4.000 Bayons wollen die Koreaner pro Jahr bei uns verkaufen. Deutschland-Geschäftsführer Jürgen Keller sieht darin kein Problem: „Ich habe eher Angst, dass wir zu wenig Fahrzeuge bekommen“, sagt der Hyundai-Boss. Hat er dabei gerade gegrinst? **Tomas Hirschberger** ■

### DATEN

#### Hyundai Bayon Trend 1.0 T-GDI 48 V

Viertüriger, fünfsitziger Crossover mit Frontantrieb.  
Länge: 4,18 Meter,  
Breite: 1,77 Meter,  
Höhe: 1,49 Meter,  
Radstand: 2,58 Meter,  
Kofferraumvolumen: 334 Liter  
Dreizylinder-Turbobenziner,  
48-Volt-Hybrid-System,  
Lithium-Polymer-Akku,  
Sechsgang-Schaltgetriebe mit elektronisch geregelter Kupplung,  
74 kW/100 PS,  
maximales Drehmoment:  
172 Nm bei 1.500 – 4.000 U/min,  
Vmax: 183 km/h,  
Normverbrauch: liegt noch nicht vor  
Preis: ab 22.490 Euro

### KURZCHARAKTERISTIK

#### Hyundai Bayon

**Warum:** weil er sich herrlich unaufgeregt fahren lässt

**Warum nicht:** weil sich nicht jeder mit der polarisierenden Optik anfreunden kann

**Was sonst:** VW T-Cross, Seat Arona, Opel Crossland, Renault Capture, Kia Stonic.

**Wann kommt er:** ab sofort erhältlich.

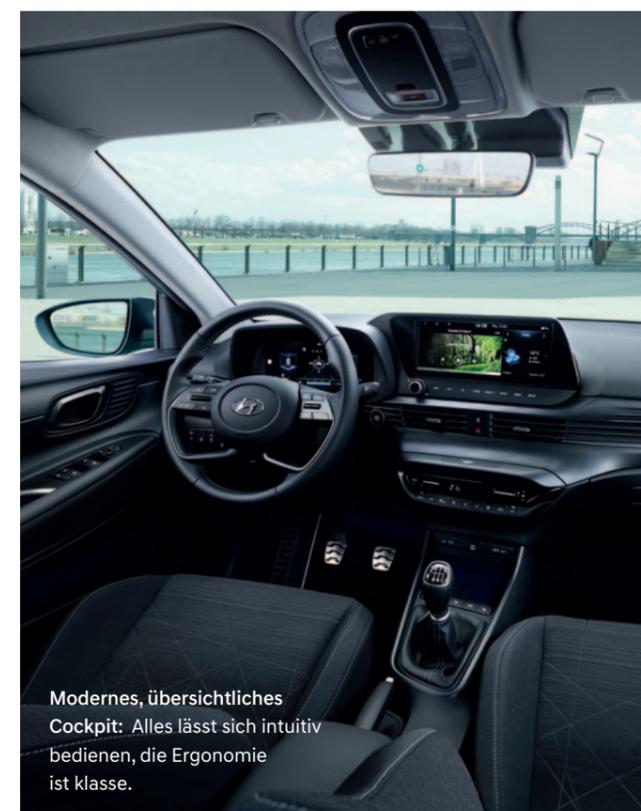
## Extravagantes Mini-SUV

Der Hyundai Bayon sorgt für Aufsehen – auch als Mildhybrid erhältlich.

Mit dem Bayon haben die Koreaner nun ein zweites Mini-SUV im Programm: Da diese Art Kleinwagen immer beliebter wird, bietet man den Kunden nun noch mehr Auswahl. Der Neue grenzt sich mit seiner auffälligen Optik deutlich von seinem Bruder Kona ab, vor allem durch das extravagante Heck. Der wendige Asiate bietet moderne Technik wie etwa ein digitales Cockpit, ein durchaus großzügiges Platzangebot und einen variablen Kofferraum (411 bis 1.205 Liter). Die Preise für den Fronttriebler

Scharf gezeichnet: Der Bayon ist das kleinste SUV bei Hyundai.

starten bei 16.790 Euro: In Verbindung mit fünf Jahren Garantie ist das ein gutes Preis-Leistungs-Angebot. Bei den Motoren gibt es den 1,2-Liter-Saugbenziner mit 84 PS. Dazu den 1,0-Liter-Turbo mit 100 oder 120 PS: Beide Varianten werden auch mit 48-Volt-Mildhybridsystem angeboten, die kleinere gegen Aufpreis. ■



Modernes, übersichtliches Cockpit: Alles lässt sich intuitiv bedienen, die Ergonomie ist Klasse.