
Fahrbericht Hyundai Bayon: Crosser Perspektivenwechsel

Von Frank Wald, cen

Ist die Lücke noch so klein, passt doch immer noch ein SUV hinein. In Falle des Hyundai Bayon war sie sogar kaum jemandem aufgefallen. Denn zwischen dem Kona und dem Kleinwagen i20 gab es im Grunde keinerlei Bedarf für einen weiteren SUV der Koreaner. Wer es ein wenig „crosser“ wünschte, wählte halt den leicht höher gelegten i20 Active in Outdoor-Optik. Doch die Zahlen im so genannten B-SUV-Segment kennen seit Jahren nur einen Weg – nach oben. Und so wie aus dem VW Polo der T-Cross oder Seat Ibiza der Arona wurde, modellierte nun auch Hyundai den i20 zu einem formschönen Crossover-SUV um.

So trifft denn auch – bewusst oder unfreiwillig – der Marketing-Claim für den neuen Bayon „Erlebe eine neue Perspektive“ gleich zweifach auf den Kopf. Zum einen spielt der Werbespruch natürlich auf die Erfahrung der leicht erhöhten Sitzposition an. Doch anders betrachtet könnte ebenso gut die Mutation vom Kleinwagen zum kompakten B-SUV gemeint sein. Sorge um eine unscharfe Abgrenzung zum Kona oder vor einer Kannibalisierung des i20 hat Hyundai Deutschland-Geschäftsführer Jürgen Keller aber nicht. „Der Kona spricht mit seinen Elektro- und Allradantriebsoptionen als auch preislich ganz andere Kunden an. Und die i20-Fahrer wollen in der Regel eben gerade keinen SUV fahren.“

Das käme natürlich auf den Versuch an. Denn der Bayon, dessen Name von der südwestfranzösischen Hafenstadt Bayonne entlehnt ist, weiß neben seinem stylischen Aussehen und der höheren Sitzposition durchaus mit praktischen Vorzügen wie der größeren (411 statt 351 Liter) und variablen Ladekapazität zu punkten. Allerdings ist der Crossover mit 4,18 Metern auch satte 14 Zentimeter länger als der i20 und ragt auf 1,49 Meter gut vier Zentimeter höher hinauf, wobei der Radstand mit 2,58 Meter wiederum identisch ausfällt. Das sorgt auch im Bayon für große Geräumigkeit, vor allem hinten ist die Beinfreiheit bemerkenswert.

Doch das stärkste Argument des Bayon, auch im Wettbewerb mit den genannten Artgenossen, ist ganz klar das Design. Denn die runde Frontpartie mit den von den Scheinwerfern getrennten schmalen Tagfahrlichtern und dem gestreckten Kühlergrill mit angedeutetem Unterfahrschutz, vor allem aber das markant geknickte Heck mit den groß dimensionierten, pfeilförmigen Bremsleuchten machen das Crossover-SUV einzigartig und unverwechselbar.

Lenkrad, Layout und Lamellenoptik identisch

Anders dagegen das Cockpit, das inklusive Lenkrad, Layout und Lamellenoptik aus dem i20 übernommen ist – was natürlich kein Nachteil ist. Das digitale 10,25-Zoll-Instrumentendisplay erscheint ebenso brilliant und gut ablesbar wie der auf Wunsch gleich große Touchscreen-Monitor für das Infotainmentsystem, das mit intuitiver Bedienlogik überzeugt. Darunter auch Hyundais Bluelink-System, das unterschiedliche Telematikdienste wie präzise Echtzeit-Verkehrsinfos und Ankunftszeiten, freie Parkplätze und Tankstellen in der Nähe oder auch die Fortsetzung der Navigation zum Zielort per Smartphone ermöglicht. Großes Lob verdienen auch die sensorischen Druckflächen unterhalb des Bildschirms, die anders etwa als fummelige, virtuelle Schieberegler mit ihrer zuverlässigen Bedienung und schlichten Eleganz überzeugen.

Aber auch Motoren, Technik und Ausstattung finden sich eins zu eins hier wie dort wieder. Was selbstverständlich auch nicht verwerflich ist. Ganz im Gegenteil, der spritzige

1-Liter-Turbo-Benziner mit 120 PS (88 kW) und 48-Volt-Mildhybrid-Technik, den es auch mit 100 PS (74 kW) gibt, macht auch hier eine gute Figur. In identischen 10,4 Sekunden schickt das Dreizylinder-Motörchen, akustisch untermalt von typisch knurriger Geräuschkulisse, den kleinen Crossover auf Tempo 100, muss aufgrund des höheren Luftwiderstands dagegen in der Spitze bei 185 km/h den i20 ziehen lassen.

Wie bei diesem wird auch im Bayon die Kraft der beiden elektrifizierten Motoren durch das sogenannte iMT-Sechsganggetriebe mit elektronischer Kupplung verteilt. Schalten und Pedale treten muss man zwar immer noch, doch geht das leicht und mühelos von der Hand. Der Vorteil des neuen Systems: Dank des Startergenerators wechselt der Motor beim Gasfuß lüpfen oder Ausrollen mit eingelegtem Gang in den Segelbetrieb und spart so Sprit. Drückt der Fahrer wieder aufs Gas- oder Bremspedal schaltet sich der Motor fast unmerklich wieder ein. Wer es noch bequemer möchte, bestellt für 1500 Euro Aufpreis eine Automatik in Form eines aufmerksam und nahtlos schaltenden 7-Gang-DCT-Doppelkupplungsgetriebes hinzu.

Bayon-Aufpreis zwischen 1900 und 2800 Euro

Den schwächeren Motorenzwillig gäbe es auch noch ohne Mildhybrid-System und iMT-Getriebe als herkömmlichem 6-Gangschalter für einen Tausender weniger. Den Einstieg in den Bayon (ab 16.790 Euro) wiederum markiert wie auch im i20 ein 1,2-Liter-Vierzylinder-Saugbenziner mit 84 PS (62 kW) und 5-Gang-Schaltgetriebe, den es allerdings auch hier nur in Verbindung mit den Grundausstattungen Pure und Select gibt. Die kommen neben der vorbildlichen Sicherheitsausrüstung inklusive Notbremsassistent, Kollisionswarner mit Fahrradfahrererkennung, Spurhalte- und Fernlichtassistent mit etwas mehr Serienausstattung wie etwa einer Klimaanlage, DAB+-Radio, elektrischen Fensterhebern vorn und hinten, Multifunktions-Lederlenkrad und 16-Zoll-Alufelgen.

Dafür kostet der Bayon aber im direkten Vergleich je nach Ausstattungslinie zwischen 1900 und 2800 Euro mehr. Auch wenn das scheinbar nicht die große Rolle spielen dürfte. Hyundais deutsche Marketingdirektorin Christina Herzog hat die Erfahrung gemacht, dass „die Kunden eher zu den stärkeren Motoren und höheren Ausstattungen greifen“. So erwartet Hyundai denn auch, dass sich mindestens 60 Prozent für die Mildhybrid-Turbos entscheiden, die nicht unter 20.990 Euro beginnen, und ebenso viele die beiden höchsten Ausstattungen in der Preisspanne zwischen 21.490 Euro und 26.590 Euro wählen. Wobei Geschäftsführer Jürgen Keller mit 4000 Verkäufen in diesem Jahr eher konservativ gerechnet hat. 1925 Kunden haben schon vor dem jetzigen Start blind bestellt.
(ampnet/fw)

Daten Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 48V

Länge x Breite x Höhe (m): 4,18 x 1,78 x 1,49
Radstand (m): 2,58
Motor: 3-Zylinder-Benziner, 998 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 120 PS (88 kW) bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 172 Nm bei 1500-4000 U/min
Antriebsart: Frontantrieb
Übersetzung: 6-Gang-Schaltgetriebe iMT
Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,4 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: k.A.
CO2-Emissionen: k.A.
Abgasnorm: Euro 6d
Leergewicht / Zuladung: min. 1120 kg / max. 540 kg
Kofferraumvolumen: 411–1205 Liter
Wendekreis: 10,4 m
Bereifung: 205/55 R 17
Tankinhalt: 40 l
Wartungsintervall: 30.000 km

Basispreis: 23.290 Euro
Testwagenpreis: 25.090 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



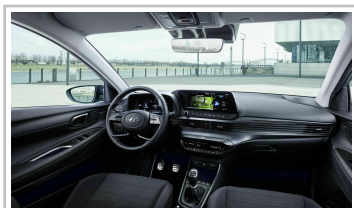
Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Hyundai Bayon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald
