
Praxistest Hyundai Bayon: Zweieinhalb Zentimeter bis zum SUV

Von Frank Wald, cen

Wenn sich Autos heute verkaufen wollen, sollten sie möglichst ein SUV sein. Oder ein Crossover. Oder wenigstens so aussehen wie eins von beiden. So wie der Hyundai Bayon, der im Kern den hauseigenen Kleinwagen i20 im Polo-Format darstellt. Doch im neu gestalteten Karosseriekleid, 14 Zentimeter länger, vier Zentimeter höher bei identischem Radstand, erscheint der kleine Crossover nicht nur wie ein komplett eigenständiges Modell. Er fährt sich auch so.

Manchmal machen halt doch Zentimeter den Unterschied. Beim Bayon sind es die mindestens zweieinhalb mehr zwischen Bodenplatte und Asphalt sowie die leicht erhöhte Sitzposition, die für das andere Fahrgefühl sorgen. Zu einem echten SUV fehlt es dem schmucken Crossover zwar immer noch an Präsenz und Volumen, vom nicht verfügbaren Allradantrieb gar nicht zu reden. Doch subjektiv hat man schon den Eindruck, in einem größeren Fahrzeug zu sitzen. Was aber ebenso gut an der ausgezeichneten Rundumsicht liegen kann. Von außen ist das größere Format definitiv zu sehen, nicht zuletzt neben dem gewachsenen Längen- und Höhenmaß an den Überhängen, die beim Bayon am Heck gleich mal um 13 Zentimeter länger ausfallen.

Die Innenraummaße sind dagegen nahezu identisch. Weder vorne noch hinten gibt es mehr Platz für Schultern oder Beine, allein die Kopffreiheit ist im Bayon weniger als einen Zentimeter größer als im i20. Dafür schluckt der Gepäckraum gute 60 Liter mehr, die in der von uns gefahrenen Hybridversion allerdings gleich wieder auf 334-1128 Liter eingedampft werden. Man muss deshalb nicht gleich, wie Hyundai das tut, von Komfort und Stauraum sowie der guten Übersicht eines SUV sprechen. Doch „als wendiges Stadtauto für design-orientierte Fahrer“ geht der Bayon, dessen Name von der südwestfranzösischen Hafenstadt Bayonne entlehnt ist, auf jeden Fall durch.

Denn das stärkste Argument des Bayon, auch im Wettbewerb mit Artgenossen wie VW T-Cross, Ford Puma oder Seat Arona, die er in Vergleichstest der einschlägigen Fachzeitschriften schon düpiert haben konnte, 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.

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 (Navigationspaket) 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.

Motoren, Technik und Ausstattung finden sich ebenso 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, der unseren Testwagen antrieb, macht auch im Bayon eine gute Figur. In 10,4 Sekunden schickt das Dreizylinder-Motörchen, akustisch untermalt von typisch knurriger Geräuschkulisse, den

kleinen Crossover auf Tempo 100, und wenn man ihn lässt, auch weiter bis 185 km/h. Doch dann wird es doch recht laut und der Kleine fängt das Saufen an. Will man mit den angegebenen 5,5 Liter auskommen, sollte man nicht schneller als 130 km/h fahren. Aber selbst dann klappt es in der Regel nicht. Unsere Testfahrten gingen am Ende jedenfalls nie unter 6,7 Liter aus.

Dafür ist das Fahren im Bayon ohne Fehl und Tadel. Das Fahrwerk ist für den Alltagsgebrauch komfortabel gestimmt, steckt die Unzulänglichkeiten der hiesigen Infrastruktur gelassen weg und bügelt selbst stuckerige Kopfsteinpflasterpassagen glatt. Zu empfehlen, nicht nur fürs städtische Stop&Go, ist die Automatik in Form des nahtlos schaltenden 7-Gang-DCT-Doppelkupplungsgetriebes. Macht den Wagen in der Anschaffung zwar 1500 Euro teurer, bewährt sich jedoch schon nach kurzer Zeit mit einem enormen Komfortgewinn und leistet sich weder bei den Fahrdaten noch im Verbrauch irgendeine Schwäche gegenüber dem Schalter. Dank eines Startergenerators wechselt der Motor beim Gasfuß lüpfen oder Ausrollen automatisch in den Segelbetrieb – angezeigt durch ein kleines Segelboot-Symbol im Kombidisplay – und spart so Sprit. Drückt der Fahrer wieder aufs Gas- oder Bremspedal schaltet sich der Motor fast unmerklich wieder ein.

Alles gut also in Hyundais schmuckem Crossover? Nicht ganz. Im jüngsten Euro-NCAP-Crashtest leistete sich der Bayon trotz vorbildlicher Basis-Sicherheitsausstattung in seiner Klasse inklusive autonomem Notbremsassistent plus Kollisionswarner mit Fahrradfahrererkennung sowie Aufmerksamkeits-, Spurhalte- und Fernlichtassistent die kleine Schwäche von „nur“ vier Sternen. Ein fehlender Mittelairbag und ein höheres Crash-Risiko für die Beine des Fahrers ließen ihn knapp an der Höchstwertung vorbei schrammen. Serienmäßige Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie die üblichen Sicherheitssysteme, vom Bremsassistenten über ESP mit fahrdynamischem Stabilitätsmanagement bis zur Multikollisionsbremse, geben dennoch ein gutes Gefühl.

Erst recht in der von uns gefahrenen Topausstattung Prime, in der ein Spurfolgeassistent, Regensensor, Einparkhilfe vorne und hinten sowie eine Rückfahrkamera zum Standard gehören. Optional ist hier auch noch ein weiteres Assistenzpaket (750 Euro) inklusive Totwinkelassistent mit Ausparkfunktion, Ein- und Ausparkassistent für Längs- und Querparklücken sowie Querverkehrswarner hinten mit Notbremsfunktion zu haben. Sogar ein navigationsbasierter Abstandstempomat, sonst nur in hochpreisigen Modellen zu bekommen, ist hier für 330 Euro im Angebot.

Wenig zu kritisieren gibt es auf den ersten Blick auch an der Komfortausstattung. Klimaanlage, DAB+-Radio, USB-Anschluss und Bluetooth-Freisprecheinrichtung, elektrisch einstellbare Außenspiegel, höhenverstellbarer Fahrersitz und elektrische Fensterheber gehören ohnehin immer zur Serie. Selbst eine Mineraleffekt-Lackierung, Verkehrszeichenerkennung und ein Anfahrhinweis Vorderfahrzeug, das manch Premiumhersteller als große Innovation feiert, sind in der Basis mit drin.

Die Topversion verwöhnt darüber hinaus mit Klimaautomatik, Sitzheizung vorne und hinten, beheizbares Multifunktions-Lederlenkrad, Smart-Key mit Startknopf, digitales Cockpit mit 10,25-Zoll-Display und 8-Zoll-Infotainment-Touchscreen, Smartphone-Integration mit kabelloser Ladeablage, Voll-LED-Scheinwerfer und -Rückleuchten, Nebelscheinwerfer und 17-Zoll-Alufelgen. Ebenfalls in unserem Testwagen an Bord und sehr zu empfehlen ist das Navigationspaket (1480 Euro), weil es neben dem elektronischen Pfadfinder auch den größeren (10,25 Zoll) Touchscreen auf der Mittelkonsole, ein Bose-Premium-Soundsystem mit 8 Lautsprechern, Online-Telematikdienste sowie eine geräuschreduzierende Frontscheibe beinhaltet.

Unterm Strich läppert sich so einiges zusammen. Abgesehen davon, dass der Turbobenziner mit 120 PS ohnehin erst ab der mittleren Ausstattung Trend ab 23.290 Euro (6-Gang) zu haben ist, startet der Wagen in unserem Fall als Topausstattung Prime inklusive 7-DCT-Automatik bei 26.590 Euro. Neben den erwähnten Optionen und

Zusatzpaketen kommt dazu noch eine hübsche Zweifarblackierung (1070 Euro), sodass sich der Preis am Ende bei 29.890 Euro einpendelt. (aum/fw)

Daten Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 48V 7-DCT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,18 x 1,78 x 1,49

Radstand (m): 2,58

Antrieb: 3-Zylinder-Turbobenziner, 998 ccm, 48-V-Hybrid, Frontantrieb, 7-Gang-DCT-Automatik

Gesamtleistung/Leistung: 120 PS (88 kW) bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 172 Nm bei 1500-4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,4 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,5 l

Effizienzklasse: C

Schadstoffklasse: 6d

CO₂-Emissionen: 124 g/km

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1230 kg / max. 540 kg

Kofferraumvolumen: 334-1128 Liter

Max. Anhängelast: 1110 kg

Basispreis: 24.790 Euro

Testwagenpreis: 29.890 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai Bayon.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Hyundai Bayon.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Hyundai Bayon.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Hyundai Bayon.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Hyundai Bayon.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Bayon.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Bayon.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai
