

DREI KURZE FÜR EINE LANGE LIEBE?

Handliches Format, faire Preise: **SUV auf Kleinwagen-Basis** liegen im Trend. Der neue Hyundai Bayon im ersten Vergleich

KLINGT KOMISCH, ist es aber gar nicht. Nachdem Hyundai seinen 4,17 Meter kurzen Kona gerade erst geliftet hat, zaubern die Koreaner mit dem Bayon noch so einen Klein-SUV auf die Straße. Gerade mal einen Zentimeter macht sich der Neue länger. Da reiben sich die Kunden verwundert die Augen – und wir klären auf. Der Kona basiert auf einer eigenen Plattform, ist mit Allrad-, Hybrid- sowie E-Antrieb zu haben, startet ab 120 PS und pflügt demnächst als Kona N mit 280 PS umher. Der Bayon basiert auf dem Kleinwagen i20, lässt einzig Verbrenner an den Vorderrädern zerren – und 120 PS sind bei ihm die Topmotorisierung.

Genau die haben wir für einen ersten Vergleich ausgewählt. Der Hyundai Bayon 1.0 T-GDI trifft auf

den gerade mal 4,11 Meter langen und 110 PS starken VW T-Cross 1.0 TSI sowie den 4,21 Meter messenden Ford Puma 1.0 EcoBoost mit 125 PS. Alle drei holen ihre Kraft aus jeweils drei Zylindern, der Wolfsburger verwaltet sie als Einziger über DSG. Als Handschalter war er für diesen Vergleich nicht verfügbar.

DAS BIETEN SIE: T-CROSS MIT BESTEM RAUMKONZEPT Nicht nur bei der Außenlänge, auch beim Platzangebot sortiert sich der Bayon zwischen T-Cross und Puma ein. Zum Glück tendiert er eindeutig eher zum VW. Auf den komfortablen und nicht zu kleinen Vordersitzen finden also auch große Piloten eine gute Sitzposition,

Um die 120 PS, wenig mehr als vier Meter Länge, faire Preise – Bayon & Co passen ins Leben

das flach auslaufende Dach (Höhe nur 1,50 m) erschwert allerdings den Einstieg hinten. Dafür sitzen wir auf 39 Zentimetern über dem Fahrzeugboden gar nicht mal schlecht. Besser macht das nur der T-Cross, der einfach oft noch ein paar Millimeter drauflegt. Und wegen der hohen Fenster bietet er auch die beste Rundumsicht. Der Coupé-artige Ford lässt beim Schulterblick deutlich weniger erkennen, erweist sich auf der Rückbank als der Kleinste. Scheitel und Schultern stoßen frühzeitig an Grenzen, die kurze und tief montierte Bank ist am unbequemsten. Immerhin kann der Puma beim Kofferraum mithalten. Den T-Cross erreicht er nicht, gegenüber dem Bayon verbucht er leichte Vorteile. Auch wegen des schlaun Unterflurfachs mit Bodenablauf. Beim VW mit verschiebbarer Rückbank killt ein optionaler Subwoofer dagegen den doppelten Boden. >>

FOTOS: G. BÖRNES (4)



Digitalcockpit ab Trend Serie, Touchmonitor sehr breit und flach

Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 48V 120 PS ab 23 290 €

VW T-Cross 1.0 TSI 110 PS ab 23 535 €



Ford Puma 1.0 EcoBoost 125 PS ab 22 350 €



Aufgesetzter Monitor auf Augenhöhe, Digitalcockpit (12,3 Zoll) im ST-Line Serie



Ab durch die Mitte: Zwischen Puma (l.) und T-Cross (r.) sucht der neue Bayon seinen Platz bei den Klein-SUV



Monitor in einer Linie mit den digitalen Instrumenten (400 Euro, nur mit Radio/Navi)



Den ST-Line X zieren schicke 18-Zoll-Leichtmetallräder

FORD PUMA

Der Puma kommt mit seiner schwungvollen Dachlinie betont sportlich daher. Sieht gut aus, kostet aber Platz im Innenraum. Als ST-Line bringt der Puma zudem ein Sportfahrwerk mit, das dem Komfort nicht zuträglich ist. Die Sitzhöhe vorn liegt mit 62 Zentimetern dennoch angenehm hoch, um leicht rein und raus zu kommen.



Kein großer Sport: schmale Sitze mit rutschigem Bezug



Höhe 650 mm

Tiefe max. 1510 mm
Tiefe min. 695 mm

Breite 1000 mm



Die zweite Reihe macht Erwachsene nicht glücklich



Platzangebot hinten trotz flachem Dach noch okay

HYUNDAI BAYON

Der Koreaner duckt sich mit 1,50 Meter Höhe am dichtesten über den Asphalt. Macht einen schlanken Fuß, die Sitzhöhe vorn fällt so mit 585 Millimetern aber am geringsten aus. Die Optik mit den schmalen Tagfahrlichtstreifen erinnert irgendwie an einen gelifteten Kona, Voll-LED-Scheinwerfer beim Prime ohne Aufpreis.



Die Sitze sind nicht üppig, aber bequem gepolstert und groß genug



Höhe 655 mm

Tiefe max. 1520 mm
Tiefe min. 695 mm

Breite 905 mm



Der T-Cross verzichtet auf grelle Effekte, setzt auf innere Größe

VW T-CROSS

Der mit 4,11 Metern kürzeste im Feld trägt das Dach mit 1,58 Meter am höchsten. Macht die Optik vielleicht etwas brav, bringt aber viel Platz im Innenraum und erleichtert die Rundumsicht – die Fensterfläche ist einfach größer. Die Ausstattung Style kostet 2300 Euro extra, für die flotte 18-Zoll-Bereifung werden weitere 485 Euro fällig.



Sitze mit Format und guter Unterstützung



Höhe 690 mm

Tiefe max. 1380 mm
Tiefe min. 615 mm

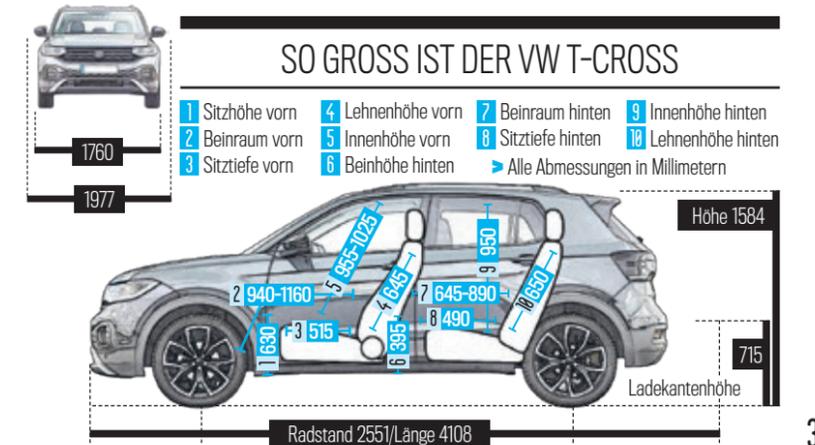
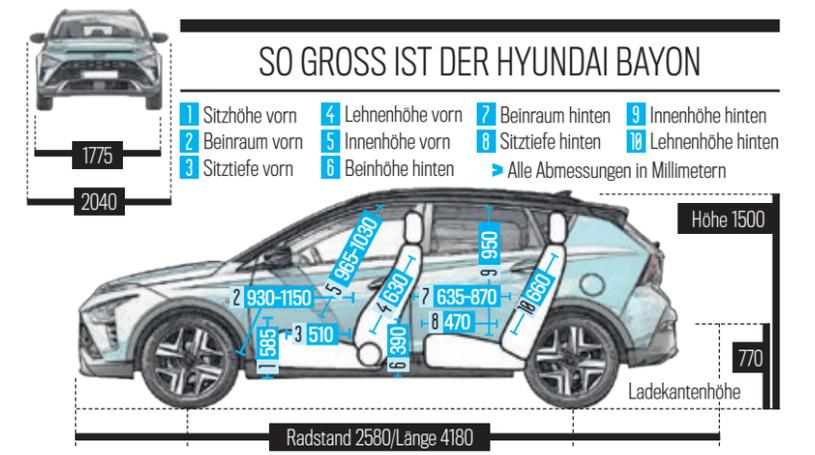
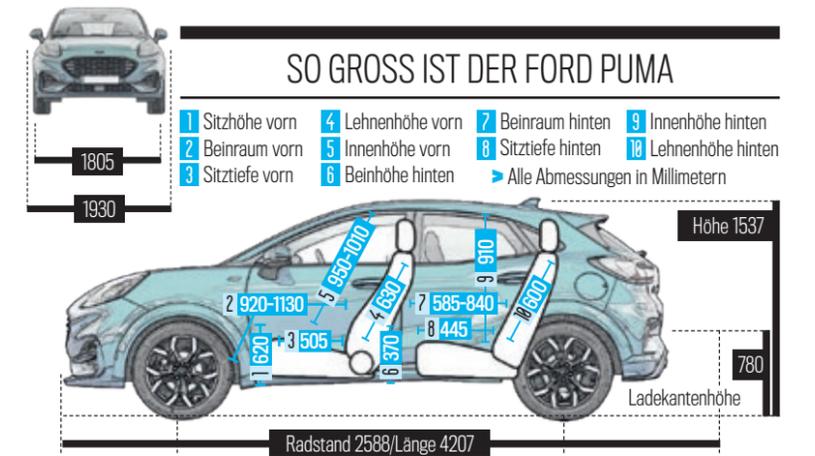
Breite 1005 mm



Platzangebot hinten gut, im VW reisen wir am liebsten

Digitale Instrumente bringen im Testtrimm alle drei mit. Genau wie große Touchmonitore plus echter Regler für die wichtigsten Funktionen. Im VW vermissen wir einzig den Lautstärkeknopf, die Klimaeinheit ist bei allen Kandidaten recht tief platziert und die Materialqualität eher einfach. Nervig: Wer im modernen Bayon Wünsche äußert, die nicht programmiert sind, wird immer wieder zur deutlicheren Aussprache ermahnt. Ford bittet einfach, die vorhandenen Bedienelemente zu benutzen.

SO FAHREN SIE: DER PUMA GIBT DEN FREIZEIT-SPORTLER Klar, mit vollen Hosen ist gut stinken. So nutzt der Ford die mit 125 PS höchste Leistung, um sich im Sprint an die Spitze zu setzen. Der Sportgeist des frech knurrenden Dreizylinders findet im hoppeligen-straffen Fahrwerk, der knarzig-schaltenden und der seltsam gummiartig ansprechenden Lenkung aber wenig Unterstützung. Der Bayon gibt da lieber ganz konsequent den Gemütlichen. Sein weiches Fahrwerk lässt



FAHRZEUGDATEN	FORD	HYUNDAI	VW
Motor Bauart/Zylinder	Dreizylinder, Turbo	Dreizylinder, Turbo	Dreizylinder, Turbo
Einbaulage	vorn quer	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette	Zahnriemen
Hubraum	999 cm³	998 cm³	999 cm³
kW (PS) bei U/min	92 (125)/6000	88 (120)/6000	81 (110)/5500
Nm bei U/min	210/1750	172/1500	200/2000
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h	185 km/h	189 km/h
Getriebe	6-Gang manuell	6-Gang manuell	7-Gang-DSG
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	215/50 R 18 V	205/55 R 17 V	215/45 R 18 V
Reifentyp	Continental EcoContact 6	Continental EcoContact 6	Pirelli Cinturato P7
Radgröße	7 x 18"	6,5 x 17"	7 x 18"
Abgas CO ₂	122 g/km	125 g/km	141 g/km
Verbrauch*	5,2 l	5,1 l	6,2 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	42 l/Super	40 l/Super	40 l/Super
Ottopartikelfilter	S	S	S
Kältemittel Klimaanlage	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Vorbeifahrgeräusch	66 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
Anhängelast gebremst/ungebremst	1100/640 kg	1110/450 kg	1100/640 kg
Kofferraumvolumen	456-1216 l	411-1205 l	455-1281 l
Länge/Breite/Höhe	4207/1805-1930**/1537 mm	4180/1775-2040**/1500 mm	4108/1760-1977**/1584 mm

* kombiniert nach WLTP-Norm; ** Breite mit Außenspiegeln

KOSTEN/GARANTIEN

	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM
Abgasnorm	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM
Steuer pro Jahr	79 €	73 €	119 €
Typklassen HPF/VK/TK	15/19/20	nicht verfügbar	12/16/17
Werkstattintervalle	30 000 km/2 Jahre	15 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	220/350 €	220/350 €	230/380 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	5 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	bis 200 000 km	unbegrenzt

MESSWERTE

	FORD	HYUNDAI	VW
Beschleunigung 0-50 km/h	3,6 s	3,7 s	3,9 s
0-100 km/h	10,2 s	11,0 s	11,1 s
0-130 km/h	16,3 s	17,9 s	18,7 s
Zwischenspur 60-100 km/h	5,5 s	6,2 s	6,2 s
80-120 km/h	7,8 s	8,1 s	7,9 s
Leergewicht/Zuladung	1271/489 kg	1222/438 kg	1279/491 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	60/40 %	60/40 %	60/40 %
Wendekreis links/rechts	11,9/11,9 m	11,0/10,9 m	11,6/11,7 m
Sitzhöhe	620 mm	585 mm	630 mm
Bremsweg aus 100 km/h kalt	35,6 m	35,1 m	34,4 m
aus 100 km/h warm	35,4 m	35,9 m	35,6 m
Innenengeräusch bei 50 km/h	58 dB(A)	57 dB(A)	57 dB(A)
bei 100 km/h	66 dB(A)	65 dB(A)	66 dB(A)
bei 130 km/h	69 dB(A)	69 dB(A)	69 dB(A)
Sparverbrauch	5,2 S l/100 km	5,4 S l/100 km	5,8 S l/100 km
Testverbrauch	6,11 S/100 km	6,11 S/100 km	6,51 S/100 km
Durchschnitt der 155-km-Testrunde (Abweichung zur WLTP-Angabe)	(+17 %)	(+11 %)	(+5 %)
Sportverbrauch	7,7 S l/100 km	7,3 S l/100 km	7,7 S l/100 km
CO ₂ (Testverbrauch)	145 g/km	145 g/km	153 g/km
Reichweite (Testverbrauch)	690 km	650 km	620 km

PREISE/AUSSTATTUNG

Modell	Ford Puma 1.0 EcoBoost MHEV	Hyundai Bayon 1.0 T-GDI 48V iMT	VW T-Cross 1.0 TSI OPF
Grundpreis	22 350 €	23 290 €	23 535 €
Testwagenausstattung	ST-Line X 5250 €	Prime 1800 €	Style 2300 €
Automatikgetriebe	1800 €	1500 €	1670 €
Einparkensoren hinten	S	S	S
Rückfahrkamera	600 €*	S	280 €
LED-Scheinwerfer	S	S	S
Digitalradio	S	S	S
Klimaautomatik	S	S	S
Navigationssystem	S	1480 €	ab 1070 €
Lederlenkrad	S	S	S
Apple CarPlay/Android Auto	S	S	S
Anhängerkupplung	650 €	Z	785 €
Metalliclackierung	ab 600 €	S	ab 540 €
Testwagenpreis (wird gewertet)	27 600 €**	26 570 €***	30 100 €****

S = Serie; Z = Zubehör; * Paketpreis; ** inkl. Ausstattung ST-Line X 5250 €; *** inkl. Ausstattung Prime 1800 €, Navigationspaket 1480 €; **** inkl. Ausstattung Style 2300 €, Automatikgetriebe 1670 €, Navl Discover Pro 2110 €, 18-Zoll-Bereifung 485 €

WERTUNGEN

KAROSSERIE

	Punkte max.	HYUNDAI	VW	FORD
Platzangebot vorn	15	12	12	9
Platzangebot hinten	15	8	8	4
Raumgefühl	5	3	3	2
Kofferraum	15	7	9	8
Variabilität	10	5	6	5
Zuladung	10	5	6	6
Anhängelast	5	2	1	1
Übersichtlichkeit	10	6	7	5
Qualitätseindruck	20	15	15	15
Funktionalität	10	7	8	7
Sicherheitsausstattung	10	5	5	5
Karosseriewertung	125	75	80	67

KOMFORT

Einstieg	10	6	7	5
Sitzposition	10	8	8	7
Sitze vorn	15	11	11	9
Sitze hinten	10	7	7	6
Bedienbarkeit	10	8	8	7
Federung	30	23	24	22
Innenengeräusch (Messwert)	10	7	7	6
Geräuscheindruck	10	7	7	7
Komfortausstattung	15	12	7	8
Klimatisierung	10	5	6	5
Assistenzsysteme	20	9	9	10
Komfortwertung	150	103	101	92

ANTRIEB

Beschleunigung	15	8	8	9
Zwischenspur	15	9	9	10
Höchstgeschwindigkeit	5	2	3	3
Laufkultur	15	10	10	9
Ansprachen/Dosierbarkeit	10	5	6	5
Getriebe	15	11	12	9
Aufladen/Tanken	10	10	10	10
Verbrauch/Energiekosten	30	19	18	19
Reichweite	10	6	6	6
Antriebswertung	125	80	82	80

FAHRDYNAMIK

Fahrsicherheit	20	18	17	17
Geradauslauf	5	5	5	5
Agilität/Fahrspaß	20	15	16	16
Lenkung	20	16	17	15
Traktion	5	4	4	4
Wendekreis	10	6	6	4
Bremsen	20	15	16	15
Fahrdynamikwertung	100	79	81	76

CONNECTED CAR

Telefon	10	8	8	8
Navigation	25	12	13	11
Onlinefunktionen/Apps	20	12	16	14
Audio	10	10	10	10
Sprachsteuerung	10	8	7	7
Connected-Car-Wertung	75	50	54	50

UMWELT

Außenabmessungen	15	10	11	9
Leergewicht	15	14	14	14
Test-CO ₂ -Ausstoß	20	12	12	12
Effizienzklasse	5	3	4	5
Außenengeräusche	5	3	3	4
Umwelttechnik	40	14	9	12
Umweltwertung	100	56	53	56

EIGENSCHAFTSWERTUNG

Eigenschaftswertung	675	443	451	421
----------------------------	------------	------------	------------	------------

PLATZIERUNG

Platzierung Eigenschaftswertung	2.	1.	3.	3.
--	-----------	-----------	-----------	-----------

KOSTEN

Preis	70	61	57	60
Wiederverkauf	10	-	-	-
Steuer/Versicherung	15	-	-	-
Wartung	15	2	6	10
Garantien	15	12	4	4
Kostenwertung	125	75	67	74

GESAMTWERTUNG

Gesamtwertung	800	518	518	495
----------------------	------------	------------	------------	------------

PLATZIERUNG

Platzierung	1.	1.	3.	3.
--------------------	-----------	-----------	-----------	-----------

PREIS-LEISTUNG-SIEGER

Preis in Euro	26 570	30 100	27 600	
Preis pro Wertungspunkt in Euro	51,29	58,11	55,76	
Preis-Leistungs-Sieger	1.	3.	2.	



Der neue Hyundai Bayon (links) schlägt sich mehr als achtbar und kommt mit dem T-Cross (Mitte) als Erster ins Ziel. Der Sport-Ford wird Dritter

>> ihn auf welliger Piste deutlich schaukeln, die meisten Fahrbahnfehler erspart es den Insassen aber. Dazu passen die flutschige Schaltung und die leichtgängige, aber wenig mittelsame Lenkung ebenso wie der muntere Motor. Anfangs provoziert die elektronische Kupplung gern einen Bonanzaeffekt, daran und vor allem an das Segeln gewöhnt man sich aber schnell – und nur im Eco-Modus wirkt der Hyundai leicht verschnarcht.

Mit der schwächsten Leistung fährt der T-Cross im Spurt leicht hinterher, der Doppelkuppler (1670 Euro) entschädigt aber mit ebenso schneller wie sanfter Schaltarbeit. Nur beim Rangieren wirkt er unentschlossen.

Das Fahrwerk weiß dagegen genau, was es will: den besten Kompromiss aus verschmust und verbindlich liefern. Klappt, der T-Cross rollt recht entspannt selbst über üble Pisten.

DAS KOSTEN SIE: BAYON BEI PREIS-LEISTUNG VORN

Mit allem, was im Test zum Tragen kommt, kostet der Bayon 26 570 Euro – rund 1000 Euro weniger als der Ford, gut 3500 Euro weniger als der VW. Außerdem verbraucht der Koreaner zusammen mit dem Puma am wenigstens (6,1 l), bietet die beste Garantie (fünf Jahre, bei VW und Ford müssen zwei reichen). Wartung trotzdem jedes Jahr oder alle 15 000 Kilometer. ➔

PLATZIERUNG

Punkte maximal 800



1. Hyundai Bayon Auf Augenhöhe mit VW, Fahrwerk und Vernetzung etwas schwächer. Dafür angenehm günstig. **518 Punkte**



1. VW T-Cross Die tolle Raumaussnutzung und das ausgewogene Fahrwerk bringen reichlich Punkte. Leider teuer. **518 Punkte**



3. Ford Puma Die Schwächen beim Platzangebot und beim Komfort kann der muntere Motor nicht ausgleichen. **495 Punkte**



FAZIT
GERALD CZAJKA,
DENNIS HEINEMANN

Jeder dieser drei kleinen SUV hat das Zeug, große Freude zu bereiten. Wem der ausgewogene VW nicht aufregend genug ist, der fährt mit dem flott designten und preiswerteren Hyundai nicht schlechter. So teilen sich die beiden Platz eins. Wer es eher sportlich mag, der landet vermutlich beim Ford.

FOTOS: G. BÖRRIES (4), S. HABERLAND