



Kia cee'd Hybrid / Kia Sorento Hybrid

Umweltfreundliche Studien: CO₂-Emission des cee'd auf 96 g/km reduziert

Erstmals öffentlich präsentiert werden in Frankfurt die Hybrid-Versionen des überarbeiteten Kia cee'd (Modelljahr 2010) und des neuen Kia Sorento. Die beiden Konzeptfahrzeuge entstanden im europäischen Forschungs- und Entwicklungszentrum von Kia als Forschungs-„Werkzeuge“: Auf Testfahrten über Tausende von Kilometern durch ganz Europa werden sie den Kia-Ingenieuren Daten und Erkenntnisse liefern, die im nächsten Jahrzehnt in die Entwicklungsprozesse für neue Kia-Modelle einfließen.

Das Antriebskonzept des Kia cee'd Hybrid ähnelt dem des Kia Forte LPI Hybrid, sein 1,6-Liter-Motor wird jedoch mit Benzin betrieben.

Wie beim Kia Soul Hybrid (der 2008 in Paris präsentiert wurde) kommt im neuen cee'd Hybrid ein optimierter Antriebsstrang zum Einsatz, eine Weiterentwicklung des Antriebs aus dem früheren Rio Hybrid. Der cee'd Hybrid verfügt über den 1,6-Liter-Motor aus der „Gamma“-Baureihe von Kia. Der Benziner ist mit einem 20 PS (15 kW) starken Wechselstrom-Synchronmotor sowie mit einem von Kia entwickelten, stufenlosen Automatikgetriebe (CVT) und dem kraftstoffsparenden Start-Stopp-System (ISG) kombiniert.

Der Elektromotor mobilisiert sein maximales Drehmoment bereits ab 1500 Umdrehungen. Die Lithium-Polymer-Batterie (180 Volt, 5,3 Ah) ist seitlich des Tanks positioniert.

Nach internen Messungen beschleunigt der neue cee'd Hybrid in 11,8 Sekunden von null auf 100 Stundenkilometer und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 185 Stundenkilometer. Der Prototyp hat eine CO₂-Emission von 96 g/km. Im Vergleich zum regulären Kia cee'd 1.6 CVVT wurde die CO₂-Emission um 25 Prozent reduziert.



Neuer Kia Sorento Hybrid mit Biturbo-Diesel

Der neue Kia Sorento Hybrid ist mit einem neu entwickelten Antriebsstrang ausgerüstet. Dessen Basis bildet der 1,6-Liter-Turbodiesel aus der „U2“-Baureihe, der im Kia Soul sowie im cee'd des Modelljahres 2010 und im neuen Kia Venga zum Einsatz kommt.

Beim neuen Sorento Hybrid wurde der VGT-Turbolader durch zwei Turbolader ersetzt, dadurch stieg die Leistung auf 163 PS (120 kW). Der Biturbo-Diesel ist mit einem 54 PS (40 kW) starken Elektromotor kombiniert und treibt über ein neues Doppelkupplungsgetriebe (eine weitere IAA-Premiere) die Vorderräder an. Dadurch ist hoher Fahrkomfort bei optimaler Ökonomie gewährleistet. Ein neues „Paket-Modul“ unterhalb des Gepäckraums beinhaltet eine Lithium-Polymer-Batterie, Inverter und Konverter.

Das Gewicht des neuen Sorento, der deutlich leichter ist als sein Vorgänger, wird durch das extreme Downsizing-Konzept dieses Diesel-Hybrid-Antriebs weiter reduziert – um mehr als 100 Kilogramm. Mit seinem Gesamtgewicht von 1663 Kilogramm wiegt der Sorento 1.6 CRDi Hybrid acht Prozent weniger als ein vergleichbarer Sorento mit konventionellem Antrieb.

In der Aerodynamik liegt der neue Sorento Hybrid an der Spitze seiner Klasse. Erhöht wurde sie unter anderem durch Luftleitbleche am Unterboden, einen Heckspoiler, Felgen mit geringem Luftwiderstand, schmalere Räder (225er statt 235er) und ein tiefergelegtes Fahrwerk (um 25 mm). Zur hohen Aerodynamik trägt zudem der aktive Kühlergrill bei, der nur bei Bedarf geöffnet wird.

Das Resultat all dieser Neuerungen: Mit einer CO₂-Emission von 119 g/km erreicht der Sorento Hybrid einen für diese SUV-Größe extrem niedrigen Schadstoffwert und liegt damit um 30 Prozent unter dem konventionell angetriebenen neuen Sorento.

Bilder der beiden neuen Hybrid-Modelle sowie diesen Text in digitaler Form finden Sie im Internet unter www.kia-presse.de.