

Hyundai stellt neuen Downsizing-Turbomotor und 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe vor

- Turboaufgeladener 1,0-Liter-Dreizylinder ab 2015 im neuen i20
- Verbesserte Leistung, mehr Fahrfreude und weniger Verbrauch
- Vorstellung des ersten 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebes

Hyundai wird im kommenden Jahr einen neuen Turbobenzinmotor mit Direkteinspritzung und ein neues 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe einführen. Beide Neuheiten wurden auf der Mondial de l' Automobile 2014 in Paris vorgestellt, die am Sonntag in Paris zu Ende geht.

Der neue 1,0-Liter-T-GDI aus der Kappa-Reihe ist der erste einer neuen Generation von Hyundai Downsizing-Turbobenzin-Motoren, die eine verbesserte Leistung, Fahrfreude und einen sparsameren Verbrauch bieten. Dem 998-cm³-3-Zylinder-Modell liegt der bereits auf dem Markt eingeführte 1,0-l-Kappa-Motor mit Mehrpunkteinspritzung zugrunde, der in der Turbo-Variante mit mehreren Verbesserungen und neuen Technologien aufwartet, z. B. einer Benzindirekteinspritzung und einem kleinen Single-Scroll-Turbolader.

Der 1,0-Liter-T-GDI-Motor, der im europäischen Technikzentrum von Hyundai in Rüsselsheim entwickelt wurde, erreicht bis zu 120 PS und ein Drehmoment von 172 Nm. Er wird im Laufe des Jahres 2015 die Motorenpalette des neuen Hyundai i20 erweitern.

Der neue Motor ist mit einer elektronisch gesteuerten Ladedruckregelklappe ausgerüstet. Der Abgasfluss wird verbessert, die Leistung bei niedrigen Drehzahlen erhöht und die Ansprechzeit optimiert. Eine 6-Loch-GDI-Einspritzdüse mit einem Druck von überdurchschnittlichen 200 bar sorgt für eine saubere Verbrennung und einen effizienteren Kraftstoffverbrauch. Die Emissionen erfüllen dadurch bereits jetzt die Standards der Euro 6 Abgasnorm - drei Jahre vor deren Einführung 2017.

Um die unterschiedlichen Temperaturen im Zylinderkopf und dem Zylinderblock in den Griff zu bekommen, verwendet der Motor ein neues „Split-Cooling“ -Konzept (mit getrenntem Kühlmittelkreislauf). Der Zylinderblock wird zwecks geringerer Reibung und eines effizienteren

Durchlaufs schnell aufgewärmt, während der Zylinderkopf bei niedrigeren Temperaturen arbeitet, um Einspritzung und Verbrennung zu optimieren. Um den Motor möglichst klein zu halten, ist das Auspuffrohr in den Zylinderkopf integriert und kann daher über das Wasserkühlsystem effizient gekühlt werden. Diese Maßnahmen haben eine kürzere Aufwärmphase des Katalysators zur Folge. Im Endeffekt verringern sich dadurch der tatsächliche Kraftstoffverbrauch und die Emissionen.

Neben dem Turbobenziner präsentierte Hyundai zum ersten Mal ein Getriebe mit Doppelkupplung und 7-Gang-Schaltung. Das 7DCT wird im kommenden Jahr im Hyundai i30 Einzug in die Serie halten. Es verbindet die Vorteile von automatisiertem und manuellem Schaltgetriebe miteinander. Gegenüber einem konventionellen 6-Gang-Automatikgetriebe reduzieren sich beim Einsatz des 7DCT Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß; zugleich verbessert sich die Beschleunigung.

Das 7DCT besteht aus zwei Trockenkupplungen mit je einem Aktor. Die Motorleistung wird unabhängig voneinander auf das gerade und das ungerade Zahnradteilgetriebe übertragen, damit jederzeit ohne Unterbrechung des Drehmoments in den nächsten Gang geschaltet werden kann. Um ein optimales Reaktionsvermögen zu erzielen, wird ein elektrisch angetriebener Aktor eingesetzt, während ein externer Dämpfer die unangenehme Geräuschentwicklung beim Fahren reduziert.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert für den neuen Hyundai i20: 6,7-3,2
CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 155-84. Angaben gemäß den amtlichen Messverfahren

Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert für den Hyundai i30: 6,7-3,7
CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 157-97. Angaben gemäß den amtlichen Messverfahren

Ansprechpartner für redaktionelle Rückfragen:

Bilke Fitzner, Tel.: (069) 380767-473; Fax: (069) 380767-475; E-Mail: bilke.fitzner@hyundai.de

Eric Metzler, Tel.: (069) 380767-474; Fax: (069) 380767-475; E-Mail: eric.metzler@hyundai.de

Informationen und Fotos auch im Internet-Pressebereich unter www.hyundai-presselounge.de