

Symphonie der Neuheiten

- **Schnittige Sportler im SUV-Kleid: Kompakter ix35 und modifizierter Santa Fe**
- **Fortschrittliche Hybridtechnik: HND-5 und Blue-Will weisen Weg in die Zukunft**
- **Alternative Antriebe: Elantra LPI Hybrid und Stromflitzer i10 Electric**
- **Spar- und Fahrfreude: i30 blue 1.6 CRDi und Genesis Coupé**

Ganz im Zeichen umweltfreundlicher Antriebe und einer neuen Designsprache steht der Auftritt von Hyundai auf der 63. Internationalen Automobilausstellung IAA in Frankfurt. Mit jeweils vier Welt- und Europapremieren inszeniert der fünftgrößte Automobilhersteller bei den Frankfurter Festspielen eine wahre Neuheiten-Symphonie: Erstmals der Weltöffentlichkeit gezeigt werden das Kompakt-SUV ix35, die Mini-SUV-Studie HND-5, das Stromfahrzeug i10 Electric und der verbrauchsoptimierte i30 blue 1.6 CRDi. Als Europapremieren treten der Santa Fe als Facelift-Modell, die Hybrid-Studie Blue-Will, der Elantra LPI Hybrid und die Serienversion des Genesis Coupé in Halle 6 auf. In einer eigenen Blue Drive-Zone präsentiert Hyundai auf dem Messestand besonders effiziente und mit alternativen Antriebstechnologien ausgerüstete Fahrzeuge.

SUV auf die smarte Art: Hyundai ix35

Den Auftakt der Neuheiten bildet die Weltpremiere des Kompakt-SUVs ix35. Der Nachfolger des beliebten Tucson, der alleine in Deutschland innerhalb von fünf Jahren rund 50.000 Käufer fand, trägt deutlich sichtbar die Handschrift von Thomas Bürkle – Chefdesigner im Hyundai Motor Europe Designstudio in Rüsselsheim. Mit 4,41 Meter Außenlänge, einer Breite von 1,82 Meter und einer Höhe von 1,66 Meter steht der ix35 besonders sportlich auf der Straße. Die Front wird geprägt durch den für Hyundai typischen Hexagonal-Grill und zwei markante, V-förmig verlaufende Auswölbungen auf der Motorhaube. In der Seitenansicht fallen sofort die provokant verlaufende Gürtellinie und die dynamisch ansteigende Sicke oberhalb der Tür-

schweller auf, die dem ix35 eine besonders dynamische Note verleihen. Die coupéartige Fenstersilhouette, schlanke Heckleuchten und die ungewöhnlich ausgeformten Türgriffmulden stehen exemplarisch für die neue Wertigkeit des schnittigen Sportlers.

Dank des langen Radstands von 2,64 Meter konnte der ix35 im Vergleich zum Vorgängermodell Tucson beim Innenraumangebot deutlich zulegen. Auf der technischen Seite lag das Hauptaugenmerk der Entwickler auf neuen sparsamen Motoren. Folgende Triebwerke stehen für den ix35 zum deutschen Marktstart im März 2010 zur Verfügung: Ein 2,0-Liter-Benziner mit 120 kW (163 PS) und ein neuer 2,0-Liter-Turbo-Diesel, der in zwei Leistungsstufen mit 100 kW (136 PS) und 135 kW (184 PS) erhältlich sein wird. Dieser Motor wurde im Dieselkompetenzzentrum der Marke in Rüsselsheim entwickelt und verfügt über das Common-Rail-System der dritten Generation einschließlich Piezo-Injektoren von Bosch. Gekoppelt sind die Diesel-Varianten an ein manuelles 6-Gang-Schaltgetriebe und der Benziner an ein 5-Gang-Schaltgetriebe. Optional ist eine neue 6-Stufen-Automatik erhältlich. Neu ist eine Eco-Anzeige im Cockpit, die bei den Versionen mit manuellem Getriebe den optimalen Schaltzeitpunkt für Sprit sparendes Fahren angibt. Der ix35 ist sowohl mit Frontantrieb als auch als Allradvariante verfügbar.

Frisch aus dem Fitnessstudio: Hyundai Santa Fe

Seine Europapremiere feiert der modifizierte Santa Fe. Das Mittelklasse-SUV wurde an Front und Heck überarbeitet: Vorne sticht der neue Kühlergrill mit Chromblende und nach oben gerücktem Hyundai Emblem ins Auge. Die überarbeitete Frontschürze verleiht dem Santa Fe einen robust-markanten Auftritt. Am Heck weisen neu modellierte Leuchten und Auspuff-Endrohre auf die Neuauflage hin. Im Innenraum finden sich noch klarere Bedienelemente, frische Polster- und Bezugsstoffe sowie ein USB-/AUX-Anschluss wieder.

Viel Fahrfreude versprechen die auf Effizienz getrimmten Motor- und Getriebevarianten: Ein neu entwickelter 2,2-Liter-Common-Rail-Diesel mit 145 kW (197 PS) und ein 2,4-Liter-Benziner der Theta-Reihe mit 128 kW (174 PS). Beide Motoren erfüllen die Euro5-Abgasnorm

und sind mit einem manuellen 6-Gang-Getriebe oder einer neuen 6-Stufen-Automatik kombinierbar. Die deutsche Markteinführung erfolgt Ende 2009.

Raumschiff auf Rädern: Hyundai-Studie HND-5

Den Paukenschlag im Hyundai-Orchester setzt die Weltpremiere der Studie HND-5. Die Bezeichnung HND deutet auf den Entwicklungsstandort – das **Hyundai Namyang Designcenter** in Korea – hin. Das als Raumschiff für die Stadt konzipierte Fahrzeug revolutioniert die Kleinwagenklasse. Denn trotz kompakter Abmessungen (3,93 Meter Länge, 1,76 Meter Breite, 1,58 Meter Höhe) bietet das viersitzige SUV im Innenraum reichlich Platz. Die hohe Gürtellinie, Räder im 20-Zoll-Format und moderne Sicherheitsassistenzsysteme tragen zum Sicherheitsgefühl bei. Hintere Schiebetüren und die fehlende B-Säule erleichtern den Einstieg in den Tresor auf Rädern.

Als Antrieb dient ein Dreizylinder-Benziner mit 1,0-Liter Hubraum und Direkteinspritzung. Unterstützt wird der 92 kW (125 PS) starke Verbrennungsmotor von einem Elektromotor mit 5 kW (7 PS). Maßgeblich verantwortlich für den CO₂-Ausstoß von lediglich 80 g/km sind ein neues Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe und das – dank des Einsatzes moderner Verbundwerkstoffe – geringe Fahrzeuggewicht von 950 kg.

Hybridtechnologie für die Serie: Hyundai-Studie Blue-Will

Ebenfalls spektakulär ist der Auftritt des Konzeptfahrzeugs Blue-Will, einem Vollhybrid-Fahrzeug mit Plug-In-Technologie, das in der Mainmetropole seine Europapremiere erlebt. Für reichlich Vortrieb sorgen ein 1,6-Liter-Benzin-Direkteinspritzer mit 112 kW (152 PS) und ein 100 kW (136 PS) starker Elektromotor in Verbund mit einem stufenlosen CVT-Getriebe.

Wellenförmige Linien prägen das futuristische Design des Blue-Will ebenso wie die Front mit LED-Panels und die großzügige Verglasung im Dachbereich. Dort sind Solarzellen untergebracht, die den Kühlkreislauf im Auto unterstützen. Mit seinen Außenmaßen (4,30 Meter

Länge, 1,80 Meter Breite, 1,46 Meter Höhe) reiht sich der Blue-Will in der Kompaktklasse ein. Zum wirtschaftlichen Fahren motiviert ein Eco-Coach im Armaturenbrett, der besonders sparsame Fahrzyklen anzeigt. Ihren Serieneinstand feiern Teile der Hybridtechnologie des Blue-Will in der US-Version des neuen Sonata, die 2010 debütiert.

Erster Flüssiggas-Hybrid: Hyundai Elantra LPI Hybrid

Der Hyundai Elantra LPI Hybrid als weltweit erstes Flüssiggas-Hybrid-Modell wird seit Juli 2009 in Korea als Serienfahrzeug verkauft, und ist auf der IAA erstmals in Europa zu sehen. Neben einem mit Flüssiggas betriebenen 1,6-Liter-Motor (84 kW/114 PS) sorgt ein 15 kW (20 PS) starker Elektromotor für den Antrieb dieses „milden“ Hybriden. Weitere Komponenten des Hybrid-Antriebstrangs sind eine 180-Volt-Lithium-Ionen-Polymer-Batterie, ein System zur Bremsenergiezurückgewinnung, das die Batterie auflädt, und ein stufenloses CVT-Getriebe. Der voll alltagstaugliche Elantra LPI Hybrid beschleunigt von Null auf 100 km/h in 11,7 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 188 km/h. Umweltschonend zeigt sich der Flüssiggas-Hybrid mit einem CO₂-Wert von 94 g/km. Im Vergleich zum konventionellen Benziner sinken der Verbrauch um bis zu 47 Prozent und der Schadstoffausstoß um bis zu 90 Prozent. Im koreanischen Heimatmarkt sind für 2009 noch 7.500 Verkäufe anvisiert, für das Gesamtjahr 2010 bereits 15.000 Einheiten.

Antrieb frisch aus der Steckdose: Hyundai i10 Electric

Ohne jeglichen CO₂-Ausstoß fährt der i10 Electric zur Weltpremiere in Frankfurt vor. Das auf dem Kleinstwagen i10 basierende Elektroauto wird ab 2010 in einer Kleinserie für den koreanischen Heimatmarkt produziert. Ein Elektromotor mit munteren 49 kW (67 PS) beschleunigt den Cityflitzer innerhalb von 15,0 Sekunden aus dem Stillstand auf 100 km/h und weiter bis zur Maximalgeschwindigkeit von 130 km/h.

Als Akkus dienen Lithium-Ionen-Polymer-Batterien. Diese zeichnen sich im Vergleich zu herkömmlichen Batterien durch geringeres Gewicht, kompaktere Abmessungen und höhere Leis-

tungsfähigkeit aus. Erstaunlich flott fällt das Aufladen der Batterien aus: An einer haushaltsüblichen Steckdose mit 220 Volt ist der Ladevorgang beim i10 Electric nach fünf Stunden abgeschlossen. In einem speziellen Schnelllade-Modus kann innerhalb von 15 Minuten 85 Prozent der möglichen Energie getankt werden.

Ausbau der blue-Reihe: Hyundai i30 blue 1.6 CRDi

Als weiteres Modell feiert der i30 blue 1.6 CRDi auf der IAA seine Weltpremiere. Das in zwei Leistungsstufen (66 kW/90 PS und 85 kW/116 PS) erhältliche Dieselmotormodell der Kompaktklasse i30 ist an eine Start-Stopp-Automatik von Bosch gekoppelt. Das bei Hyundai ISG (Idle Stop & Go) genannte System ist ein wichtiger Baustein in der „Blue Drive“ genannten Umweltstrategie von Hyundai. Es spielt seine Stärken vor allem im Stadtverkehr aus: Sobald das Fahrzeug stoppt, schaltet ISG den Motor aus. Tritt der Fahrer im Stillstand dann wieder das Kupplungspedal, springt der Motor sofort wieder an. Dieser Vorgang geschieht ohne Verzögerung und spart im gemischten Betrieb 0,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer.

Damit werden mit Ausnahme der Modelle mit 2,0-Liter Hubraum nun alle i30-Varianten mit Start-Stopp-Automatik angeboten, was nicht nur Kraftstoffkosten spart, sondern auch Kfz-Steuer, da die CO₂-Emissionen deutlich geringer ausfallen.

Es lebe der Sport: Hyundai Genesis Coupé

Für Herzklopfen am Hyundai Stand sorgt das Genesis Coupé. Der 2+2-sitzige Hecktriebler mit Frontmotor verfügt über klassische Sportwagenproportionen: 4,63 Meter Länge, eine Breite von 1,87 Meter und die niedrige Dachlinie von 1,39 Meter sprechen eine deutliche Sprache. Eine lange Motorhaube, Z-förmige Linien in der Seitenansicht und ein knackiges Heck betören den Coupé-Fan. Befeuert wird das Genesis Coupé von einem 2,0-Liter-Turbo-Benziner mit 155 kW (210 PS), der den Sportwagen in 8,3 Sekunden von Null auf 100 km/h beschleunigt.

Noch mehr Druck baut der zweite – für das Genesis Coupé – erhältliche Motor auf: Ein 3,8-Liter-V6 Benziner, der ein maximales Drehmoment von 361 Nm bei 4.700 U/min bereithält. Mit kraftvollen 223 kW (303 PS) beendet das Genesis Coupé den Standardsprint in 6,3 Sekunden und fährt als schnellster Serien-Hyundai in die Geschichtsbücher. Gekoppelt ist der Antrieb an ein sportliches 6-Gang-Schaltgetriebe oder an eine 6-Stufen-Automatik von ZF, die auch über Schaltpaddles bedient werden kann. Die deutsche Markteinführung ist für Sommer 2010 vorgesehen.

Ansprechpartner für redaktionelle Rückfragen: Thomas Rauh

Tel.: (07132) 487-252; Fax: (07132) 487-269; E-Mail: thomas.rauh@hyundai.de

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