

Paris 2014: Kia Optima als Diesel-Hybrid

Auf dem Pariser Autosalon (Publikumstage: 4. - 19.10.2014) stellt Kia seinen Mildhybrid-Antriebsstrang erstmals in einem Fahrzeug vor. Zum Einsatz kommt das System in der Studie Optima T-Hybrid (Turbo-Hybrid), die über den regulären 1,7-Liter-Turbodiesel der Modellreihe verfügt. Kombiniert ist er aber in diesem Fall mit einem kleinen Elektromotor, der von einer Blei-Kohlenstoff-Batterie mit 48 Volt Spannung gespeist wird, mit dem das Auto bei niedrigen oder gleichbleibenden Geschwindigkeiten auch rein elektrisch fahren kann.

Das System ermöglicht zudem die Integration eines elektrischen Verdichters zusätzlich zum konventionellen Turbolader. Dieser Verdichter erhöht bei niedrigen Motordrehzahlen das Drehmoment des Verbrennungsmotors und trägt darüber hinaus dazu bei, das von abgasturboaufgeladenen Motoren bekannte „Turboloch“ zu überbrücken. Kia entschied sich für einen Blei-Kohlenstoff-Akku, weil er im Gegensatz zu einer Lithiumionen-Batterie keine aktive Kühlung benötigt und am Ende des Lebenszyklus leichter zu recyceln ist.

Die aktuelle Dieselverson, der Kia Optima 1.7 CRDi, hat eine kombinierte CO₂-Emission von 128 Gramm pro Kilometer (mit Schaltgetriebe und EcoDynamics-Ausstattung). Nach vorläufigen Messungen liegt die CO₂-Emission des Kia Optima T-Hybrid unter 99 Gramm pro Kilometer gegenüber 128 Gramm beim Optima 1.7 CRDi Eco Dynamic. Die Studie beschleunigt zudem über eine Sekunde schneller auf Tempo 100 und ist mit einer Spitzengeschwindigkeit von 220 km/h fast 20 km/h schneller. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Kia Optima T-Hybrid.



Kia Optima T-Hybrid.



Kia Optima T-Hybrid.



Kia Optima T-Hybrid.



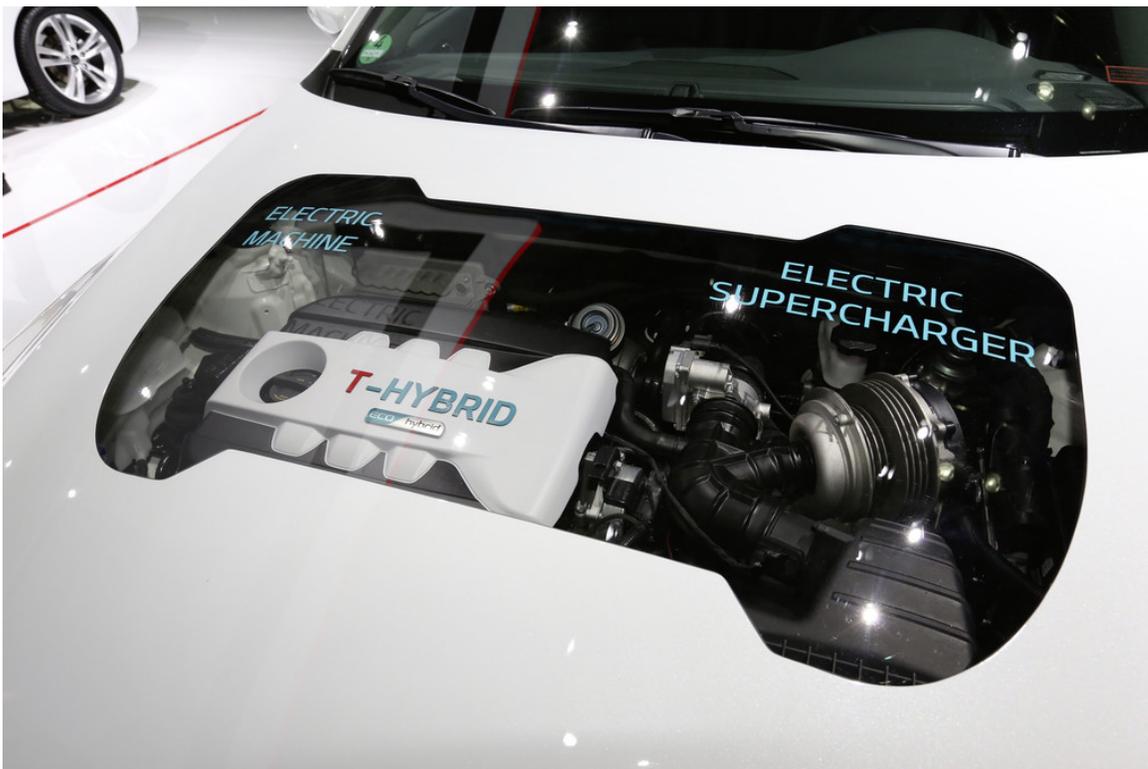
Kia Optima T-Hybrid.



Kia Optima T-Hybrid.



Kia Optima T-Hybrid.



Kia Optima T-Hybrid.



Kia Optima T-Hybrid.



Kia Optima T-Hybrid.
