

Doppelschlag

Ab April hält im Siebener der Hybridantrieb Einzug. BMW verspricht einen Verbrauch von 9,4 Litern.

Damit unterbietet der ActiveHybrid 7 den 750i um exakt zwei Liter. Und das trotz nochmals gesteigerter Dynamik. Schließlich sorgt die Kombination aus modifiziertem V8-TwinPower-Turbo und Elektromotor für eine Systemleistung von 465 PS und ein maximales Drehmoment

von 700 Nm. Zum Vergleich: beim 750i lauten die entsprechenden Werte 407 PS beziehungsweise 600 Nm.

Der 20-PS-Elektromotor ist in das Gehäuse der Achtstufenautomatik, die eine Start-Stopp-Funktion unterstützt, integriert. Rein elektrisches Fahren ist nicht vorgesehen,

der E-Motor unterstützt den Verbrennungsmotor nur beim Beschleunigen. Er wird von einem im Gepäckraum platzierten Lithium-Ionen-Akku gespeist, der vom E-Motor auch geladen wird. Denn: Sowohl in Schub- als auch Bremsphasen dient dieser als Generator.

Der Akku selbst wiegt rund 27 Kilo und steckt im Gepäckraum. Das ist gut für die Gewichtsbalance und Crashesicherheit, kostet aber etwas Volumen (460 statt 500 Liter).

In der Praxis zeigen sich beide Motoren perfekt aufeinander abgestimmt. Insbesondere beim Anfahren und Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen ist der Zusatzschub des E-Motors fast schon unheimlich. Kein Wunder: 4,9 Sekunden für den Spurt auf Tempo 100 sind ja auch voll und ganz Sportwagen-like.

Insgesamt arbeitet der Hybridantrieb im positiven Sinn auffällig unauffällig. Wer will, ist über Energiefluss- und Effizienzanzeigen in Cockpit bzw. Control Display über den Betriebszustand und die Funktionsweise des Systems jedoch stets auf dem Laufenden.

Mit 88.992 Euro ist der auch als „L“ erhältliche ActiveHybrid 7 deutlich teurer als der 750i mit Sechstufenautomatik. Ausstattungsereinigt beträgt der Mehrpreis laut BMW „nur“ 4.200 Euro.

RED AF



Zum Vergleich

| Modell | 750i | ActiveHybrid 7 |
|---------------------------------|---------------|--------------------|
| Motor/Hubraum (cm³) | V8/4.395 | V8/4.395 + E-Motor |
| Leistung (kW/PS/min) | 300/407/5.500 | 342/465/5.500 |
| Drehmoment (Nm/min) | 600/1.750 | 700/2.000 |
| 0-100 km/h (s) | 5,2 | 4,9 |
| Spitze (km/h) | 250 | 250 |
| Normverbr. (l/100 km) | 11,4 S | 9,4 S |
| CO ₂ -Ausstoß (g/km) | 266 | 219 |
| Preis (netto/Euro) | ab 76.975 | ab 88.992 |

So vielseitig wie Ihr Unternehmen – die Hyundai Flottenmodelle:
Erfüllen strenge Einstellungskriterien. Sogar beim CO₂.



Bei unserer Pkw-Flotte profitieren Sie sowohl von geringen Anschaffungs- und Betriebskosten als auch von vorbildlich niedrigen CO₂- und Verbrauchswerten. Das gilt natürlich besonders für die Kleinwagen Hyundai i10 und i20, aber auch für den Hyundai i30cw. Unseren geräumigen Kompakt-Kombi gibt es ab sofort als umweltschonendes Modell »blue« mit Start-Stopp-Automatik.



Getestet wurde der Hyundai i20 5-Türer (ESP serienmäßig).



Klein, aber oho

Im Januar gibt sich der neue Opel Corsa 1.3 CDTI ecoFLEX genügsamer und dynamischer als bisher.

Satte 20 PS mehr und gute 0,4 Liter weniger Diesel auf 100 Kilometern. So das Ergebnis, wenn man die Datenblätter des im Januar erhältlichen neuen Opel Corsa 1.3 CDTI ecoFLEX (95 PS) mit denen des Vorgängers (inklusive CO₂-Paket) vergleicht.

Konkret bedeutet das für den genügsameren Rüssels-

heimer einen Normverbrauch von 3,7 Litern im Schnitt. Ein beachtlicher Wert, der sich im umweltfreundlichen CO₂-Ausstoß von 98 g/km beim Dreitürer respektive 99 g/km beim Fünftürer widerspiegelt.

Der serienmäßig partikelgefilterte 1,3-Liter-Common-Rail-Diesel kommt mit Turbolader samt variabler

Turbinengeometrie daher, was für das enorme Power-Plus sorgt. Bereits bei 1.750 Umdrehungen stehen 190 Nm Drehmoment bereit, der Sprint von null auf Tempo 100 soll in 12,3 Sekunden gelingen, bei 177 km/h ist Schluss.

Als Effizienzmaßnahmen hat der 1.3 CDTI ecoFLEX unter anderem einen weit gestuften Fünfganghandschalter, eine um 20 Millimeter tiefergelegte Karosserie sowie rollwiderstandsoptimierte Pnueus im Format 175/70, die auf 14-Zöllern aus Stahl mit speziellen Radabdeckungen aufgezogen sind, an Bord.

Preislich schickt Opel den neuen 1.3 CDTI ecoFLEX für mindestens 12.597 Euro im Januar in den Showroom. Wen die Werte schon jetzt überzeugen, der kann den alles andere als durstigen Kleinen schon jetzt bestellen. PN

VW: 1.2 TSI für Polo, Golf und Golf Plus

Downsizing-Fans können ab sofort für die VW-Modelle Polo, Golf und Golf Plus den 105 PS starken 1.2 TSI ordern. Mit dem Aluminium-Triebwerk, das bei 1.500 Touren 175 Nm auf die Kurbelwelle stemmt, übertragen die Wolfsburgener die TSI-Technologie nun auf noch kleinere Hubräume. Offensichtlich mit Erfolg, was das Thema Normverbrauch angeht. So gibt der Hersteller für den neuen 1.2 TSI Werte von 5,3 bis 5,9 Liter im Schnitt an. Die CO₂-Emissionen sollen bei 124 bis 134 Gramm je Kilometer liegen. Optional bietet Volkswagen den 1.2 TSI auch in Kombination mit dem Siebengang-DSG (momentan Golf und Golf Plus) an.



5,19 m³ Ladevolumen
1.111 kg Nutzlast



Mit dem Hyundai H-1 Cargo sind Sie auch für besondere Aufgaben bestens gerüstet. Seine Stauraumqualitäten, seine Ausstattung und nicht zuletzt seine niedrigen TCO machen ihn zum idealen Transportfahrzeug. Und zur lohnenden Investition für Ihr Unternehmen. Sie möchten ein Angebot oder mehr Informationen zu unseren Modellen? Mailen Sie an fleet@hyundai.de