
Praxistest Hyundai Nexo: Wasser marsch

Von Walther Wuttke, cen

Elektromobilität ohne Reichweitenangst, kombiniert mit schnellem Energietanken. Was wie eine ferne Zukunftsvision klingt, ist tatsächlich machbar und vor allem erfahrbar. Allerdings rollt die Technik noch in einer sehr überschaubaren Nische. Einst auch von deutschen Herstellern als die Technologie der Zukunft gefeiert, gehört der Brennstoffzellenantrieb aktuell zu den exotischen Antriebsalternativen. Während also in Europa Wasserstoff als Treibmittel einer weitgehend CO₂-freien Mobilität noch auf seine Chance wartet, machen zwei Hersteller aus Asien ernst. Neben dem Toyota Mirai rollt Hyundai seinen Nexo mit Brennstoffzellenantrieb auf die Straße. Letzteren haben wir ausprobiert.

Vor dem Fahrerlebnis steht allerdings ein kleiner Ausflug in die Technik. Bei der Brennstoffzelle - bereits im Jahr 1838 von Friedrich Schönbein erfunden – reagiert Sauerstoff mit Wasserstoff und erzeugt auf diese Weise elektrische Energie. Diese Energie treibt im konkreten Fall einen 163 PS (120 kW) starken Elektromotor an. Die Antriebseinheit wird schließlich durch eine Hochvolt-Batterie mit einer Kapazität von 1,56 kWh abgerundet, die als Puffer fungiert. Jules Verne war schon Ende des 19. Jahrhunderts von dieser Technik überzeugt: „Das Wasser ist die Kohle der Zukunft. Die Energie von morgen ist Wasser. Die zerlegten Elemente des Wassers, Wasserstoff und Sauerstoff, werden auf unabsehbare Zeit hinaus die Energieversorgung der Erde sichern.“

Jules Verne würde heute wahrscheinlich einen Nexo fahren. Der technische Hintergrund mag kompliziert klingen, doch das als SUV verkleidete „Future Utility Vehicle“ startet nach dem Druck auf den Startknopf lautlos wie jedes andere Elektromobil, reiht sich in den Verkehr ein und stellt vom ersten Moment an sein volles Drehmoment (395 Newtonmeter) bereit. Zwischen null und 100 km/h vergehen 9,2 Sekunden, und im Gegensatz zu den batterieelektrischen Modellen lässt sich die Leistung ohne Angst vor einer leeren Batterie auch einsetzen. Als Höchstgeschwindigkeit gibt Hyundai 179 km/h an. Allerdings gestaltet sich die Leistungsentfaltung nach Tempo 140 km/h etwas zäh.

Darf es noch ein Schalter mehr sein

Im Innenraum erwartet den Nexo-Piloten (und selbstverständlich auch die Pilotin) eine unerwartet große Kollektion an Schaltern. Die Mittelkonsole wurde von den Designern der Marke offensichtlich nach dem Motto: „Darf es noch ein Schalter mehr sein“ gestaltet. Neben dem Ausflug in die analoge Epoche der Instrumentierung wachsen vor dem Lenkrad zwei Bildschirme zu einer Einheit zusammen. Der rechte Bildschirm ist für das Infotainment samt Navigation reserviert und informiert zudem über die Arbeit der Antriebstechnik. Die andere Hälfte zeigt die Geschwindigkeit und andere wichtige Angaben. Wobei sich der Blick auf den Tacho durchaus lohnt, denn dank des lautlosen Antriebs ist der Nexo mitunter schneller als erlaubt unterwegs, und erst der kleine rote Blitz am Straßenrand registriert das Tempo unbestechlich. Hier wäre ein Head-up-Display hilfreich.

Über die beiden Schaltwippen am Lenkrad lässt sich die Energierückgewinnung beim Verzögern steuern, um so zusätzliche Reichweite zu gewinnen. Das Cockpit mag an eine Flugzeugkanzel erinnern, doch die Anordnung der verschiedenen Elemente ist logisch angeordnet und nach kurzer Zeit intuitiv beherrschbar. Wird der Blinker zum Spurwechsel gesetzt, blendet die Kamera der Außenspiegel das Geschehen hinter und neben dem Nexo ein. Das funktioniert am Tag und ohne Regen sehr gut, lässt jedoch bei Dunkelheit und bei regnerischem Wetter stark nach. Als Verbrauch verspricht Hyundai 0,84 Kilogramm Wasserstoff auf 100 Kilometer. Tatsächlich genehmigte sich der Nexo im

gemischten Einsatz 1,2 Kilogramm H2.

Das „Future Utility Vehicle“ ist sehr gegenwartsbezogen

Mit einer Außenlänge von 4,67 Metern gehört der Nexo zu den kompakten Vertretern seiner Gattung. Dank des Radstands von 2,79 Metern finden fünf Menschen angenehme Platzverhältnisse vor und die komfortablen Sitze bieten auch auf langen Strecken angenehmen Komfort. Das Fahrverhalten des „Future Utility Vehicle“ ist sehr gegenwartsbezogen und stellt den Fahrer nicht vor Probleme. Unebenheiten werden problemlos geschluckt, die Geräuschentwicklung hält sich in angenehmen Grenzen, und unsichtbare Helfer wie der Einparkassistent und weitere elektronische Unterstützer nehmen dem Menschen hinter dem Lenkrad viel Arbeit ab. Allerdings könnte die Verkehrszeichenerkennung etwas aufmerksamer sein.

Viel Licht also, doch dann gibt es doch einen Schatten. Die Wasserstoff-Infrastruktur ist noch sehr ausbaubar, und wenn gleich beide Tankstellen in der näheren Umgebung die Abgabe von Wasserstoff verweigern, hilft nur noch die Hoffnung, dass der freundliche Mitarbeiter doch noch mit dem Ersatzteil auftaucht. (ampnet/ww)

Daten Hyundai Nexo

Länge x Breite x Höhe (m): 4,67 x 2,11 x 1,63
Radstand (m): 2,79
Motor: Elektromotor, Energieerzeugung über Brennstoffzelle
Leistung: 120 kW / 163 PS
Max. Drehmoment: 95 Nm bei 3500-4500 U/min
Elektromotor: 34 kW / 55 PS
Drehmoment E-Motor: 395 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 179 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,2 Sek.
Elektr. Reichweite: 666 km (WLTP)
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 0,84 kg Wasserstoff
Effizienzklasse: A+
CO2-Emissionen: 0 (Wasserdampf)
Testverbrauch: 1,2 kg
Leergewicht / Zuladung: min. 1814 kg / max. 526 kg
Kofferraumvolumen: 461–1466 Liter
Max. Anhängelast: -
Wendekreis: 11,2 m
Bereifung: 225/60 R 17
Luftwiderstandsbeiwert: 0,32
Wartungsintervalle: 30.000 km oder alle zwei Jahre
Basispreis: 79.000 Euro
Testwagenpreis: 82.500 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai Nexo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Nexo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Nexo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Nexo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Nexo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Nexo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Nexo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai
