



Hyundai Nexo

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

Das Thema Wasserstoff als Energiequelle im Auto nimmt leichte Fahrt auf. Immerhin gibt es jetzt in Deutschland nämlich zwei wasserstoffbetriebene Fahrzeuge am Markt - den Toyota Mirai und den Hyundai Nexo. Anders als der Limousinen-Mirai ist der Nexo ein SUV und passt so wunderbar in den anhaltenden Boom der Bordsteinkraxler. Das ungewöhnliche Antriebskonzept gewinnt aus bei 700 bar gespeichertem Wasserstoff per Brennstoffzelle Strom und nutzt diesen, um den Hyundai mittels Elektromotor anzutreiben. Von den hochkomplexen Vorgängen im Antriebsstrang merken die Passagiere nichts. Der Nexo fährt sich wie ein Elektroauto mit maximal 163 PS und 395 Nm, mit dem entscheidenden Unterschied, dass es innerhalb von fünf Minuten wieder vollgetankt werden kann. Der Haken ist lediglich das sehr dünne Tankstellennetz in Deutschland. Aus dem Testverbrauch von 1,2 Kilogramm Wasserstoff auf 100 Kilometer ergibt sich eine Reichweite von 540 Kilometern. Die nächste Tankgelegenheit darf man also nicht aus dem Blick verlieren - da hilft zusätzlich das Navigationssystem, das alle Tankstellen auflistet.

Auch abseits des Antriebssystems haben sich die Ingenieure Mühe gegeben, der Nexo leistet sich nämlich kaum Schwächen. Die Assistenzsysteme sind absolut auf Höhe der Zeit und vor allem serienmäßig, das Auto federt komfortabel, lenkt gut und bietet für Gepäck und Passagiere ordentlichen Platz und Nutzwert.

Ein gelungener Wurf also, dieser Nexo. Nur zweierlei trübt die Freude etwas: Fehlende Tankstellen und der Kaufpreis von mindestens 69.000 Euro. **Konkurrenten:** Toyota Mirai.

⊕ lokal emissionsfrei, komfortabler Antrieb, umfangreiche Sicherheitssysteme

⊖ keine Anhängelast erlaubt, teils einfache Materialien

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN k.A.

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,3
	Langstrecke	3,2
	Transport	2,6
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	1,0

EcoTest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ Über die aufwendige Antriebstechnik hat Hyundai die "Standardtugenden" des Automobilbaus nicht vergessen. Die Qualität des optional matten Lackes ist tadellos, die Karosserie sorgfältig zusammengesetzt und sogar für eine

3,7 Alltagstauglichkeit

Mit einer Tankfüllung kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs rund 540 Kilometer weit, manch ein Elektroauto schafft das auch schon. Man kann mit dem Nexo aber an eine Wasserstofftankstelle fahren, die Zapfpistole am Einfüllmechanismus des Fahrzeugs anschließen und nach rund fünf Minuten weiter fahren. Ist eine sichere Koppelung zwischen Fahrzeug und Stutzen gewährleistet, startet der Tankvorgang nach einer Leckprüfung. Dann wird der Wasserstoff mit bis zu 700 bar in die Fahrzeugtanks gepumpt. Aus Sicherheitsgründen ist das Anfahren mit gekoppelter Zapfpistole nicht möglich.

Nun kommt der derzeit einschränkende Faktor: das Tankstellennetz. Zurzeit gibt es deutschlandweit nur rund 50

3,0 Licht und Sicht

Die SUV-Karosserie lässt sich noch zufriedenstellend überblicken, das Ende der Motorhaube entzieht sich aber dem Blick des Fahrers. Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren vorn und hinten und eine Rückfahrkamera. Eine Rundumsicht-Kameralösung ist optional erhältlich. Das serienmäßige LED-Licht besitzt zwar eine angenehme Lichtfarbe, allerdings dürfte die Lichtstärke höher ausfallen. Zudem spart sich Toyota eine sinnvolle Scheinwerferreinigungsanlage. Auch Abbiege- und Kurvenlicht gibt es nicht.



Die breiten Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen im Fond schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Spielerei wie die ausfahrenden Türgriffe war noch Zeit. Nur bei der Materialqualität im Innenraum musste wohl der Rotstift angesetzt werden, man erfühlt mehr harten Kunststoff als man in der Preisklasse eigentlich erwartet.

öffentliche und betriebsbereite Tankstellen. Über Online-Karten kann eingesehen werden, wo sich Tankstellen befinden und ob sie betriebsbereit sind. Das Netz soll in den kommenden Jahren zwar ausgebaut werden, bis es eine flächendeckende Wasserstoffinfrastruktur in Deutschland geben wird, werden aber wohl noch einige Jahre vergehen.

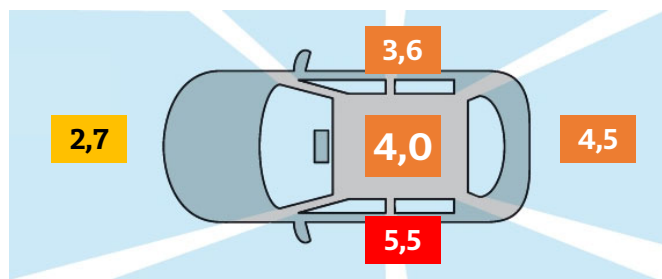
⊕ 100 Kilogramm Dachlast sind stattdisch - eine praktische Reling gibt es optional.

⊖ Anhänger- bzw. Stützlasten sind nicht zulässig. Wagenheber und Radschlüssel findet man im Nexo ab Werk nicht. Ein Reifenreparaturset liegt bei, ist bei größeren Pannen aber unbrauchbar.

⊕ Das Fernlicht ist ab Werk sensorgesteuert - es wird automatisch auf- und abgeblendet, um andere Verkehrsteilnehmer nicht zu blenden.

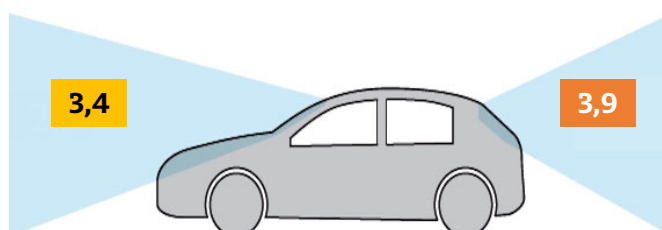
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Eine dynamische Regelung, die andere Verkehrsteilnehmer ausblendet, ist aber nicht erhältlich. Am Heck sind reaktionsschnelle und helle LED-Rückleuchten verbaut.

Einparken kann der Nexo in Quer- und Längslücken alleine - währenddessen kann man entweder auf dem Fahrersitz bleiben oder aussteigen und den Einparkvorgang per Fernbedienung überwachen.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Hier kämpft der Nexo mit den Nachteilen des SUV-Konzepts - und profitiert von den Vorteilen. Der Schweller ist zwar sehr hoch und erfordert einen deutlichen Schritt in das Auto, die Vordersitze aber sind mit 57 Zentimetern in sehr angenehmer Höhe. Auch hat sich Hyundai große Mühe gegeben, alle vier Türöffnungen praktisch zu gestalten, man steigt sehr kommod ein und wieder aus. Die Insassen profitieren zudem von Haltegriffen am Dachhimmel, nur der Fahrer muss ohne auskommen.

2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Gemessen bis zur Kofferraumabdeckung lassen sich 375 Liter im Kofferraum verstauen. Entfernt man die Hutablage, sind es bis hoch zum Dach gemessen 640 Liter. Dann können bis zu elf handelsübliche Getränkeboxen gestapelt werden. Legt man die Rücksitzlehne um, stehen bis zur Fensterunterkante 820 Liter zur Verfügung. Belädt man das Fahrzeug über die gesamte Fläche bis zum Dach, liegt der Stauraum bei 1.415 Litern.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die serienmäßig automatisch öffnende Heckklappe gibt eine gut nutzbare Öffnung frei. Die Öffnungs- und Schließgeschwindigkeit sowie die Öffnungshöhe können auf die persönlichen Bedürfnisse eingestellt werden. Der Kofferraum selbst ist praktisch, weil nicht zerklüftet gestaltet: Glattflächige, wenn auch kratzempfindliche Seitenteile erleichtern das Packen. Die Ladekante ist hoch: Man muss sein Gepäck 75 Zentimeter hoch in das Ladeab-

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen. Vom Kofferraum aus lassen sie sich nicht entriegeln, man muss vorn an der Lehne Hand anlegen. Dies geht einfach und mit geringem Kraftaufwand, man muss eventuell aber den Gurt des Mittelsitzes aushängen, da er am Dachhimmel angeschlagen ist.

Der Kofferraum bietet keine Haken oder Seitentaschen für

⊖ Aufgrund der hohen Heckpartie lassen sich niedrige Gegenstände hinter dem Fahrzeug leicht übersehen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Nexo aufgrund der vor allem hinten breiten Dachsäulen recht schlecht ab.

Durch die Scheinwerfer, Rückleuchten und Leuchten in den Spiegeln wird das Fahrzeugumfeld beim Ein- und Aussteigen beleuchtet.

⊖ Der Nexo ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Leider kann es durch einen vergleichsweise simplen Funkverlängerer überlistet werden (siehe www.adac.de/keyless).



Mit 375 l Volumen ist der Kofferraum des Hyundai für ein Mittelklassefahrzeug nicht besonders groß geraten.

teil heben. Zumindest ist der Kofferraumboden angenehmerweise auf der gleichen Höhe, das Ladegut bekommt man also leicht wieder heraus.

⊖ Nur eine Lampe beleuchtet den Kofferraum - das reicht nicht aus, gerade bei vollgepacktem Ladeabteil.

Kleinkram, im Testwagen lag aber ein praktisches Spannetz für den Kofferraumboden bereit. Auch kann man den Boden anheben und darunter Dinge verstauen.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz, das bei dachhoher Beladung die Sicherheit für die Insassen erhöhen würde, ist nicht erhältlich.

2,4 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Der Nexo wirkt - passend zur extravaganten Antriebstechnik - im Innenraum recht futuristisch. Er wird dominiert von der hohen Mittelkonsole, die als Brücke vom Armaturenbrett bis zwischen die Vordersitze reicht und eine Flut von Schaltern beherbergt. Die silbernen Tasten sind hellblau beleuchtet: Gerade im Sonnenschein erkennt man oft kaum, welche Taste für welche Funktion bereit steht. Schade, denn eigentlich sind die Tasten angenehm groß ausgeführt und auch deutlich beschriftet.

⊕ Hat man sich einen Überblick über die Schalter und Tasten verschafft, fällt die Bedienung des Wasserstoffautos leicht. Mit einem Dreh-Drück-Steller oder gleich per Touchscreen navigiert man durch das angenehm aufgeräumte Menü des Infotainmentsystems. Für alle wichtigen Funktionen gibt es zudem Direktwahltasten. Vorbildlich: Hyundai verbaut noch einen richtigen Drehschalter für die Lautstärke, leider verschwindet dieser bei vielen Herstellern mit dem Einzug haltenden

Touchscreen vom Armaturenbrett.

Einstellungen an Sicherheitssystemen lassen sich, wie von Hyundai bekannt, eher umständlich im Menü des Bordcomputers vornehmen - nur im Stand. Eine Neuerung hat der Nexo hier zu bieten: Die gleichen Menüs findet man auch im Infotainmentsystem, klar gegliedert und vor allem mit einer kurzen und prägnanten Erläuterung der jeweiligen Funktion - vorbildlich.

Alle Standardanforderungen an die Bedienung des Autos wie Sitz- und Lenkradeinstellung sowie Erreichbarkeit der Schalter erfüllt der Nexo spielend, nur die etwas vom Lenkrad verdeckten Tasten links vor dem Fahrerknies sowie die nicht beleuchteten Schalter für die Spiegeleinstellung fallen leicht negativ auf. Dass nur der Fensterheber der Fahrertür eine Auf- und Abautomatik vorhält, verwundert bei einem Auto für etwa 70.000 Euro aber dann doch.

⊖ Die Türgriffe der weit geöffneten vorderen Türen erreicht man nur mit Mühe vom Innenraum aus.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Nexo bietet eine gute Standardausstattung an aktueller Konnektivität. Musik kann per Bluetooth oder USB-Anschluss den Weg zum Krell-Soundsystem finden, Radio kann man auch im Standard DAB+ hören. Apple CarPlay und Android Auto binden das Smartphone ein, welches auch per induktiver Ladestation geladen werden

kann. Auch ist natürlich ein Navigationssystem an Bord, dessen Karten bis zu 10 Jahre nach Produktionsende der Modellreihe noch aktualisiert werden. Bis auf das Soundsystem von Krell ist angenehmerweise alles Erwähnte serienmäßig im Nexo verbaut.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 Metern finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde auch für zwei Meter große Personen ausreichen. Das Raumgefühl ist prinzipiell gut, wird aber durch die äußerst ausladende Mittelkonsole geschmälert.

2,8 Raumangebot hinten

Auch in der zweiten Reihe bietet der Nexo ordentlich Platz: Sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit reichen für rund 1,85 m große Insassen aus, wenn der Vordersitz auf 1,85 m Körpergröße eingestellt ist.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

3,1 Innenraum-Variabilität

Die Neigung der Rücksitzlehne ist in knapp einem Dutzend Stellungen veränderbar, so kann jeder seine angenehmste Sitzposition herausfinden. Becherhalter und Ablagen sind vorn in großer Zahl und praxistauglicher Ausführung vor-

handen, auch die Brille findet ihren Platz. Nur für richtig große Flaschen wird es eng. Hinten hat man zwei Becherhalter und Netze an den Lehnen der Vordersitze zur Verfügung.

2,4 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Nicht nur in den Antrieb haben die Koreaner viel Aufwand gesteckt, auch beim Fahrwerk wurde Feinschliff betrieben. Der Wasserstoff-Stromer verzichtet dabei auf elektronisch regelbare Dämpfer, Luftfederung und andere Technologien. Vielmehr zeigen die Entwickler, dass auch ein konventionelles Fahrwerk guten Komfort bietet. Zwar kommt die hohe Karosserie auf welligen Landstraßen

etwas in Bewegung, ansonsten aber gibt sich der Hyundai alle Mühe, die Unannehmlichkeiten der Fahrbahnoberflächen von den Passagieren fernzuhalten. So stuckert er auf der Autobahn kaum bis gar nicht, schluckt auch Kanaldeckel manierlich und ohne Poltern - schaukelt sich aber auch nicht auf, wie es bei komfortabel abgestimmten SUV manchmal vorkommt.

2,4 Sitze

⊕ Vorn sitzt man richtig gut im Nexo. Die Sitze bieten einen guten Kompromiss zwischen Seitenhalt und kommoder Polsterung, sind elektrisch verstellbar und zumindest der Fahrer kann sich zudem die Lendenwirbelstütze einstellen.

⊖ Hinten ist es nicht ganz so angenehm, da die Sitzkontur wie bei vielen Autos der Lehnen-Klappfunktion geopfert wurde. Zudem ist die Sitzfläche recht kurz - dennoch sind auch längere Reisen kein Problem im Nexo, gerade auch wegen der einstellbaren Lehnenneigung.

2,8 Innengeräusch

Dominiert wird der Geräuschpegel im vorn doppelverglasen Innenraum durch die Windgeräusche, diese sind bei höheren Geschwindigkeiten aber vor allem an den Türrahmen zu vernehmen. Bei Tempo 130 wurden 68,3 dB(A) gemessen.

⊕ Der Antrieb des Nexo ist kaum zu vernehmen und nicht lauter als der eines normalen Elektroautos. Der Fahrkomfort wird dadurch deutlich gesteigert. Bis auf die Windgeräusche hört man auch ansonsten wenig, da der Hyundai auch Achspoltern oder Abrollgeräusche unterdrückt.

2,2 Klimatisierung

⊕ Die Zweizonen-Klimaautomatik hat zwar einen Pollenfilter und eine Beschlagssensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit auch keine Umluftautomatik. Zusätzlich helfen die serienmäßige Lenkrad- und

Sitzheizung vorn, die Wohlfühltemperatur zu erreichen. Optional kommen noch eine Sitzbelüftung vorn sowie beheizte Rücksitze hinzu.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ 163 PS und 395 Nm - das klingt sehr nach einen Zweiliter-Diesel. Den entscheidenden Unterschied zu diesem macht der Elektromotor des Nexo gleich beim Anfahren klar: Das Drehmoment liegt sofort ab der ersten Umdrehung des Läufers im Elektromotor an. So spürt der Hyundai bei Bedarf kraftvoll davon und braucht laut

Hersteller 9,2 Sekunden auf 100 km/h. Der im ADAC Test gemessene Zwischenspur von 60 auf 100 km/h fällt ebenfalls kurz aus: Nach 5,6 Sekunden ist die Übung beendet. Bei 177 km/h wird dem Vortrieb ein Ende gesetzt, auch um Verbrauchseskapaden zu verhindern.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Antriebseinheit arbeitet bis auf ein leises Summen quasi lautlos, absolut vibrationsfrei und unauffällig. Die Elektronik sorgt für eine gleichmäßige und zügige Beschleunigung aus dem Stand heraus. Bei Bedarf wird aus

der 1,56 kWh großen Batterie zusätzlich Energie zum Beschleunigen zur Verfügung gestellt, um der Brennstoffzelle unter die Arme zu greifen und den Antritt noch spontaner zu gestalten.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Nexo hat zwar ein Getriebe, um die Drehzahl des Elektromotors passend zu untersetzen, belässt es aber wie fast alle elektrisch getriebenen Autos bei einem Gang - der Elastizität des Elektromotors sei Dank. Es bleiben also nur die Getriebestufen Vorwärts, Rückwärts, Parken und Neutral übrig - diese wählt man beim Nexo per

Tastendruck. Eine ungewöhnliche Lösung, die aber gut funktioniert. Nur zu Beginn muss man beim Rangieren noch auf die Tasten blicken, um sich zu vergewissern. Das Anfahren am Berg, ohnehin kein Problem mit der feinfühligsten Kriechfunktion, erleichtert zusätzlich die Autohold-Funktion.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Beim ADAC Ausweichtest verhält sich das große SUV recht träge und ungenau. Es bleibt aber sicher unterwegs, da stärkere Heckschwenks vom konsequent eingreifenden ESP rechtzeitig unterbunden werden. In der Folge untersteuert das Auto dann kurz und baut so Geschwindigkeit ab.

⊕ Die Trägheit beim Ausweichtest spiegelt das Naturell des Nexo wieder: Stoisch und ohne allzuviel Aufhebens will er seine Bahnen ziehen. So wird er auch von Bodenwellen, Fahrbahnrippen oder anderen Verwerfungen kaum in seinem Geradeauslauf beeinträchtigt.

2,6 Lenkung

Die Lenkung ist ordentlich abgestimmt. Zwar fehlt ihr etwas Rückmeldung und auch Ansprechen um die Mittelstellung, was aber auf langen Reisen der Entspannung dient. Mit steigenden Lenkwinkeln wird das Feedback besser, die Zielgenauigkeit auf kurvigen Landstraßen wird

aber durch das Wanken des hohen Wagens wieder geschmälert. Insgesamt aber eine angenehme Lenkung, die zum Fahrzeug passt.

2,8 Bremse

Wie bei einem Elektroauto wird beim Nexo über den Elektromotor ein Teil der Bremsenergie gewonnen und in der Traktionsbatterie gespeichert (Rekuperation). Je stärker man bremst, desto mehr werden die konventionellen Scheibenbremsen für die Verzögerungsleistung herangezogen. Wie stark das Auto rein durch die Rekuperation ver-

zögert wird, lässt sich per Schaltwippen am Lenkrad einstellen. Das Bremsgefühl am Pedal ist gut gelungen, oft ein Problem bei Fahrzeugen mit hoher Rekuperation. Bei den Bremswegmessungen erzielt der Nexo ein ordentliches Ergebnis. Der Bremsweg beträgt aus Tempo 100 bis zum Stillstand 35,9 Meter.

2,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Beim Nexo ist vieles inklusive, was die aktuelle Assistenztechnik hergibt. Notbremsystem, Abstandregeltempomat, Verkehrszeichenerkennung, Spurhalte- und Totwinkelassistent, alles ist an Bord. Besonders erwähnenswert ist der Totwinkel-Assistent, der gegen Aufpreis nicht "nur" per Leuchten im Außenspiegel warnt, sondern auch ein hochauflösendes Kamerabild des Bereichs seitlich vom Fahrzeug im Kombiinstrument anzeigt. Dies geschieht, sobald man den Blinker setzt und ist im Alltag eine sehr große Hilfe.

Die Kombination aus Abstandhalter und Lenkhilfe manövriert das Auto auf der Autobahn auch im dichten Verkehr und im Stau weitgehend selbstständig - die Hände muss man aber am Lenkrad belassen. Der Müdigkeitswarner sorgt sich auf langen Fahrten, blinkende Bremslichter warnen bei Notbremsungen den rückwärtigen Verkehr.

Nur auf wenige Dinge muss man verzichten: So ist etwa ein Head-Up-Display nicht lieferbar.

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Der Nexo wurde noch nicht den ADAC Crashtests unterzogen.

⊕ Dank Front- und Seitenairbags vorn, durchgehenden Kopfairbags sowie Gurtstraffern und -kraftbegrenzern auf allen äußeren Plätzen wird ein guter Insassenschutz erwartet. Vorn reichen die Kopfstützen für Insassen bis zu einer Körpergröße von fast zwei Metern, im Fond aber nur für Passagiere bis 1,60 m.







⊖ Verbandkasten und Warndreieck sind in einem kleinen Fach unter dem Kofferraumboden untergebracht und bei beladenem Abteil unzugänglich. Die Kunststoffösen zur Ladungssicherung im Kofferraum sind nicht sehr vertrauenserweckend.

3,6 Kindersicherheit

⊕ Es lassen sich dank abschaltbarem Beifahrerairbag gleichzeitig bis zu drei Kindersitze aller Altersklassen im Hyundai montieren. Auf dem Beifahrerplatz nur mit den Gurten, hinten auch mit dem Isofix-System samt iSize-Freigabe.

⊖ Per Gurt kann man hinten außen zwar Kindersitze montieren, die Anlenkpunkte des Gurtes sind aber nicht optimal positioniert.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Installiert man hinten außen einen raumgreifenden Kindersitz wie etwa einen solchen mit Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr komplett nach hinten schieben. Vor dem Kauf eines Kindersitzes sollte man - wie immer - mit der ganzen Familie prüfen, ob der gewünschte Sitz auch alltagstauglich ist. Vorn rechts und an den hinteren Türen schließen die Seitenscheiben mit viel zu hohen Kräften, was die Verletzungsgefahr deutlich erhöht.

2,6 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis liegt nicht vor, aufgrund der sehr glattflächigen Front wird aber ein ordentlicher Fußgängerschutz erwartet.

⊕ Zudem hilft die Fußgänger-Erkennung des Notbremsystems, solche Unfälle gleich ganz zu vermeiden. Auch hilft bei niedrigen Geschwindigkeiten ein per Lautsprecher erzeugter und äußerst futuristischer

1,6 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO₂

⊕ Der Nexo stößt lokal keinerlei CO₂-Emissionen aus, was gerade in von Schadstoffen belasteten Innenstädten ein großes Plus darstellt. Im ADAC Ecotest wird allerdings nicht nur der lokale Ausstoß, sondern auch der CO₂-Ausstoß bewertet, der sich aus der Produktionskette des Kraftstoffs ergibt. Wasserstoff wird jedoch derzeit hauptsächlich aus Erdgas, Erdöl und Kohle gewonnen. Um

1,0 Schadstoffe

⊕ Der große Hyundai stößt keine antriebsbedingten Schadstoffe aus, weshalb er in diesem Kapitel 50 Punkte

k.A. AUTOKOSTEN

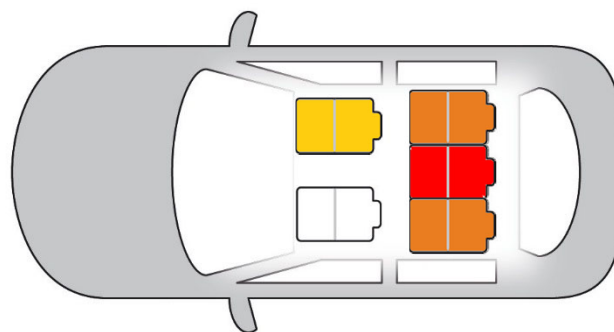
k.A. Monatliche Gesamtkosten

Für den Nexo kann derzeit keine Autokostenberechnung durchgeführt werden, da unter anderem der Restwertverlauf quasi unwägbar ist.

Der Kaufpreis von durchaus oberklassigen 69.000 Euro lässt sich in Deutschland durch eine staatliche Förderung noch etwas reduzieren. Derzeit ist der Nexo steuerfrei. Die

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

Sound, die Fußgänger auf das fast lautlose Fahrzeug hinzuweisen. Beim Rückwärtsfahren kommt noch ein durchdringendes Piepsen hinzu.

den Umweltgedanken konsequent zu verfolgen, muss Wasserstoff langfristig allerdings aus regenerativen Energiequellen stammen. Daher resultiert bei einem Wasserstoffverbrauch von 1,2 kg/100 km im EcoTest aktuell ein CO₂-Wert von 137 g/km - das entspricht 38 von 60 Punkten in diesen Kapitel.

erhält. In der Summe bringt er es auf 88 Punkte, was vier Sternen im Ecotest entspricht.

HERSTELLERANGABEN

Elektro, Brennstoffzelle (Wasserstoff)	
Hubraum	-
Leistung	120 kW/163 PS
Maximales Drehmoment	395 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km	0,84 kg
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.670/1.860/1.630 mm
Leergewicht/Zuladung	1.889/451 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	461/1.466 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/100 kg
Tankinhalt	6,33 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 98W
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 Evo1 SUV
Wendekreis links/rechts	12,0/11,9 m
EcoTest-Verbrauch	1,2 kg/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 137 g/km)
Reichweite	540 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.060 mm
Leergewicht/Zuladung	1.845/495 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	375/820/1.415 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.05.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	72.500 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.205 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	-/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/3.500 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechsellassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/3.500 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	3.500 Euro° (Paket)

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

k.A.

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	3,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,2
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	0,8
Ein-/Ausstieg	2,0	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	2,3	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	2,8
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,2
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	3,0
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	3,6
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	1,6
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	2,2
Federung	2,5	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,2		

Stand: Oktober 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.