

HYUNDAI Nexo

František Jakubec ml.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka: 4 670 mm
Šířka: 1 860 mm
Výška: 1 630 mm
Provozní hmotnost: 1 889 kg
Výkon: 120 kW/162 k
Max. točivý moment: 395 Nm
Výkon palivového článku: 95 kW
Max. rychlost: 177 km/h
Zrychlení 0–100 km/h: 9,2 s
Spotřeba vodíku: 0,95 kg/100 km

Poměrně nedávno jsme se společně podívali na netradiční papamobil, který vychází z modelu Mirai od automobilky Toyota. Nevšední je zejména svým vodíkovým pohonem. A protože se v Česku začala v létě stavět první čerpací stanice na vodík, myslím, že se můžeme mrknout na druhé auto, které by u nás mělo být k dostání. Vítejte v rychlých vodíkových kolech.

Začneme malým opáčkem: Vodík neslouží jako primární pohon motoru – jde vlastně o náplň palivového článku, který se následně stará o výrobu elektrické energie, která pak pohání elektromotory. Nu, a ty nám pak dávají auto do pohybu. Velká výhoda oproti klasickým elektromobilům s baterií je doba „nabíjení“ – protože palivo – tedy vodík – natankujete cca do 5 minut. Kdežto elektromobil nabíjíte... no klidně i přes noc. Ono tedy Nexo má také baterii, ale ta slouží pro ukládání přebytečné energie, a ta se pak využívá ve chvíli, kdy je potřeba plný výkon elektromotoru.

Velmi zajímavý prvek vodíkových automobilů je jejich schopnost čistit vzduch. Skoro by to mohlo vypadat, že konstruktéři museli začít do aut instalovat čističe ovzduší, aby vyhověli všem možným regulacím. Ne, nebojte, nebudeme muset do aut instalovat žádné nové čisticí krabičky. U vodíkových aut se jedná o přirozený proces. Palivové články totiž potřebují vyčištěný vzduch. K tomu se používá speciální katalytický filtr, který dokáže zadržet částice oxidu siřičitého, oxidu dusíku a dalších nečistot. Pokud Nexo jede jednu

hodinu, vyčistí prý 26,9 kg vzduchu, což je stejné množství, které potřebuje 42 dospěláků na hodinu dýchání.

Automobilka Hyundai zašla v šetření přírody ještě dál a nadělila Nexu „zelený“ interiér. Tím samozřejmě není myšlena barva (i když, možná by to někteří horkokrevní řidiči ocenili jako uklidňující prvek), ale materiál, ze kterého jsou některé prvky (stropnice, koberce či interiérové obložení) vyrobeny. Jedná se totiž o biomateriál, čímž prý klesla při výrobě auta produkce CO² až o 20 %.

Hyundai Nexo je první vodíkový automobil registrovaný v Česku. A pokud se ukáže, že vodíková cesta není slepá ulička ve vývoji automobilů, určitě se u nás brzy takových aut objeví více. Ale abychom se ještě mrkli na samotný vůz. Řízení je velmi jednoduché (tedy pokud znáte pravidla silničního provozu). Jedná se o automat, takže využíváte jen dva pedály – „plyn“ a brzdu. Tankování je podobné jako u stlačeného zemního plynu CNG – tedy místo klasické pistole je třeba připojit koncovku s tlakovým ventilem a o zbytek se postará automatické plnění. Nexo pojme 6,3 kg vodíku, který vystačí na avizovaný dojezd cca 670 km. Zajímavostí je také zvuk auta. Do rychlosti cca 30 km/h vydává elektronický zvuk, aby ho chodci slyšeli. A naopak, když se auto vypne, můžete slyšet hučení,

kdy auto vysouší potrubí vedoucí od palivového článku, ve kterém odtékala přebytečná voda (jediný „odpad“ spalování), aby nedošlo k jejímu zamrznutí.

Vzhledem k pokročilým technologiím je auto samozřejmě vybaveno spoustou zajímavých vymožeností – vyhřívané sedačky (i ty zadní), vyhřívaný volant, bezdrátové dobíjení telefonu, kvalitní zvuková soustava, různé automatické systémy, které řidiči zpožehnují jízdu na dálnici a zvyšují bezpečnost. Auto je to vskutku zajímavé. A bojím se, že za to zaplatí i svou cenou, která se určitě vyšplhá nad 1 milion korun.

Foto: Hyundai



Časopis Tarsicius dostává každý zájemce, náklady na vydávání jsou hrazeny z dobrovolných darů. Podpořte prosím časopis Tarsicius na účtu 2200032524/2010. Složenkou a variabilním symbolem je možné si vyžádat na adrese spolek Tarsicius. Za všechny dary srdečně děkujeme.