

Hyundai NEXO

C'est déjà demain...

Premier constructeur à proposer un véhicule alimenté par hydrogène, avec le ix35 Fuel Cell en 2013, Hyundai récidive avec le Nexo, un autre SUV, afin de rester un des pionniers en Europe dans le domaine de cette énergie du futur. Essai sur les routes paisibles de l'Ouest Parisien.

Le nouveau Hyundai NEXO fait un peu figure d'ovni dans le paysage automobile, de par son mode de fonctionnement, mais aussi avec son design particulier. Son exclusivité est surtout marquée par les feux de jour, très fins, reliés par une baguette lumineuse en bout d'un capot virilement nervuré. La calandre spécifique est largement ajourée pour permettre une meilleure aération du système de pile à combustible. Les projecteurs en forme de triangle surmontent des petites canules de refroidissement. On retrouve, dans sa longueur de 4,67 m, le style athlétique des SUV avec une ceinture de caisse haute et rassurante et des grosses jantes de 19 pouces. Pour optimiser la pénétration dans l'air, les lignes sont conçues pour canaliser les flux que ce soit autour des passages de roues, le long des bas de caisse sculptés ou encore au niveau de la vitre de custode que le toit vient chevaucher. Autre gain pour l'aérodynamisme, les poignées de portes qui se rétractent dès que la vitesse atteint 3 km/h. L'arrière n'est pas en reste avec un large bécquet qui cache astu-

cieusement l'essuie-glace et des feux géométriques blancs diamantés du plus bel effet. La robe du Nexo est disponible avec 5 coloris d'une peinture écologique. Malgré la batterie logée dans le coffre, celui-ci offre tout de même 461 litres. L'ouverture et la fermeture du hayon sont électriques. Quant aux 3 réservoirs d'hydrogène, d'une capacité de remplissage de 52,2 litres chacun, ils prennent place sous le plancher.

VIE À BORD

Le terme futuriste est l'adjectif qui convient le mieux pour décrire l'intérieur de ce Nexo. Dans l'ambiance très claire de notre modèle d'essai, l'énorme console flottante se fait remarquer. Sur ses lignes tendues, sont positionnées de nombreuses touches de commande, du multimédia à la climatisation en passant par la molette des modes de conduite ou encore les sièges chauffants. Pour faire évoluer le véhicule, le traditionnel levier de vitesse cède sa place à un pavé de boutons PNDR au fonctionnement simplissime. Le frein à main est électrique cela va de

soi... Un petit vide poche se trouve au niveau inférieur non loin des prises USB et 12V ainsi que la recharge par induction. Au niveau supérieur trônent deux écrans LCD de bonne largeur. Le premier, au centre, de 12,3", affichera l'info divertissement, la téléphonie avec connexion smartphone, la navigation ou encore la caméra de recul avec vue à 360°. Sur celui-ci, le conducteur pourra également consulter les paramètres de la pile à combustible (pression et température dans les réservoirs, niveau ou encore où faire le plein d'hydrogène). L'autre écran, de 7", se situe devant le conducteur avec les informations traditionnelles de vitesse, autonomie et autres indications de bord. Inédit sur le marché, le Nexo propose au conducteur une image numérique de la rétrovision du côté où le clignotant est activé. Assez surprenant lors des premiers tours de roues... Le volant bicolore accueille des palettes au volant afin de récupérer l'énergie du freinage. Le nouveau Nexo s'offre la panoplie des nouvelles aides à la conduite comme : l'assistance au maintien dans la voie, le freinage



d'urgence, la détection de fatigue du conducteur, les feux de route intelligents ou encore la détection des angles morts avec fonction transversale arrière. Le Nexo propose également une assistance au stationnement à distance, pour sortir d'un emplacement exigü par exemple, tout en étant à l'extérieur du véhicule, télécommande en main. Pour parfaire son côté écoresponsable, l'intérieur du Nexo est composé à 11% d'éco-matériaux (ciel de toit, contre-portes) à base de canne à sucre.

SUR LA ROUTE

Un véhicule à Hydrogène (appelé aussi FCEV pour Fuel Cell Electric Vehicle) se conduit

comme un véhicule classique et surtout comme un véhicule électrique concernant le silence à bord. Une fois en ordre de marche, l'air extérieur et l'hydrogène arrivent de concert dans la pile à combustible. La combinaison de ces deux éléments provoque une réaction qui produit d'un côté de l'électricité en temps réel et de l'autre de l'eau... Le courant ainsi produit est envoyé au moteur électrique de 120 kW (163ch). Son couple de 395 Nm est amplement suffisant pour décoller les 2 tonnes de l'engin. L'eau est rejetée et ne contient aucun polluant. Lors de la conduite, il n'y a bien-sûr aucun à-coup, impossible de déceler ce type de motorisation à son volant, tout comme à l'extérieur.

La conduite est fluide et sereine. L'autonomie du nouveau Hyundai est de 666 km avec une consommation annoncée de 0,95 Kg/100 km. Lors de notre prise en main nous avons consommé 1,1 kg/100 km. Oui, il va falloir s'habituer à ce type de calcul, car l'hydrogène est vendu au kilo, au prix de 12 € / kg lors de notre essai. Pour faire le plein, qui prend 5 minutes en moyenne, il faut enclencher un pistolet spécifique et appuyer sur un bouton situé sur la pompe, un peu à la manière d'une pompe GPL. Il vous en coûtera 76 € pour un plein. Le nouveau Nexo est proposé à partir de 72 000 €.

Texte / Photos © Thierry ANDRE

