意外！现代汽车第三代燃料电池发现技术缺陷，高端车型被砍

据市场数据显示，2021年环保氢燃料电动汽车的全球销量比去年增加了近一倍，其中一半以上来自现代汽车的燃料电池车型Nexo。

根据SNE Research的数据，**从1月到11月，全球共有16200辆燃料电池电动汽车注册，比去年同期增长了95.1%**。该公司预计，今年这一数字将超过1.8万。

现代汽车的Nexos在全球共售出8900辆，占据了该类型车辆第一名的位置。这得益于消费者的关注，以及现代汽车唯一的燃料电池电动汽车2021年版的上市。这一数字与去年同期相比增长了46%。

紧随其后的是丰田(5700辆)和本田(300辆)。

“从今年第二季度开始，现代汽车扩大了市场占有率，拉大了与日本竞争对手之间的差距，”SNE研究机构在一份报告中表示。

尽管现代汽车领先，但在发布下一代车型方面面临挑战。对于一家汽车公司来说，推出升级版车型是巩固其市场主导地位的关键。

当地媒体本周早些时候报道称，就在现代汽车宣布停止内燃机车型研发的几天后，其豪华品牌捷尼赛思(Genesis)已经暂停了其燃料电池车型的开发。

现代汽车表示，在第三代燃料电池开发过程中，发现了技术缺陷。发现这个问题后，该公司已重组其研究单位并调整了研发时间框架。

现代汽车方面表示：“(停止捷尼赛思燃料电池车型的开发)并不意味着新车开发将会中断。”公司没有进一步说明其详细内容。

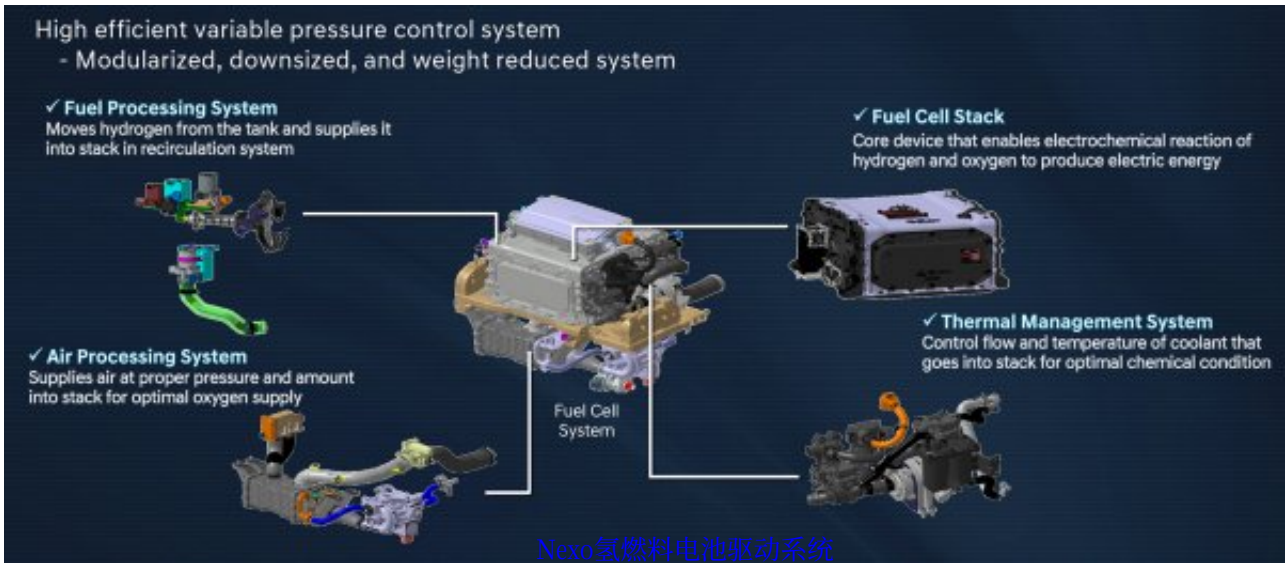
今年9月，现代汽车集团会长郑义宣(Chung Euisun)曾表示，“**从2025年开始，现代汽车将只生产电动汽车和氢燃料电池汽车。**”郑社长表示：“到2030年，将完成电池动力和燃料电池混合动力的8个系列车型。”

燃料电池是氢动力汽车的核心部件，在系统中起到发动机的作用。

现代汽车正在开发的第三代燃料电池于9月公开，与之前的版本相比，其体积减少了30%，容量和耐久性提高了2～3倍。

但成本成为一个问题，因为汽车制造商寻求确保成本竞争力的方法。**该公司表示，到2025年，它将把燃料电池的价格——目前约为3000万韩元(16万元人民币)——降低50%。**

市场有关人士表示：“郑会长也很清楚在开发新燃料电池之前，必须解决的问题。”



Nexo氢燃料电池驱动系统

市场观察人士还指出，基础设施的缺乏是这家汽车制造商巩固其在燃料电池汽车商业化市场领先地位的障碍。

到2022年，该国计划为燃料电池电动汽车建设310座加氢站，目前为117座。

虽然燃料电池的价格为每公斤8430韩元(45元人民币)，但政府希望明年能降到6000韩元(32元人民币)。

专家们认为，与现代汽车开发燃料电池汽车的技术能力无关，基础设施的缺乏与技术发展密切相关。

韩国汽车技术研究院研究员李恒久(Lee Hang-koo)评论道：“即使是拥有世界领先燃料电池汽车开发技术的丰田公司也预测，到2030年燃料电池汽车的市场占有率将仅为3%。这意味着韩国需要更加现实，拿出可行的目标。”

根据政府在2019年发表的氢能经济发展蓝图，韩国计划到2022年实现燃料电池电动汽车累计8.1万辆的目标。但截至21年11月末，这一数字仅为2.1万辆。

韩国汽车工程师协会会长裴忠植(Bae Choong-sik)说道：“政府计划大量引入环保汽车，过于关注理想的环境，因为它的目标是减少二氧化碳。他还表示，“政府不应过于关注环保汽车的补贴计划，而应综合考虑环境、经济性、可持续性等因素，在内燃机汽车、电池电动汽车、燃料电池汽车之间寻求平衡。”

（素材来自：Hyundai Motor 全球氢能网、新能源网综合）

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/177175.html