

Forvia：2030年氢燃料汽车比电池汽车更便宜

备受争议的氢燃料汽车终于找到了它的拥趸——Forvia(佛吉亚收购海拉公司后形成的新公司)的首席执行官帕特里克·科勒，尽管他想到了这项技术，但他并没有委婉地说出整个过程。

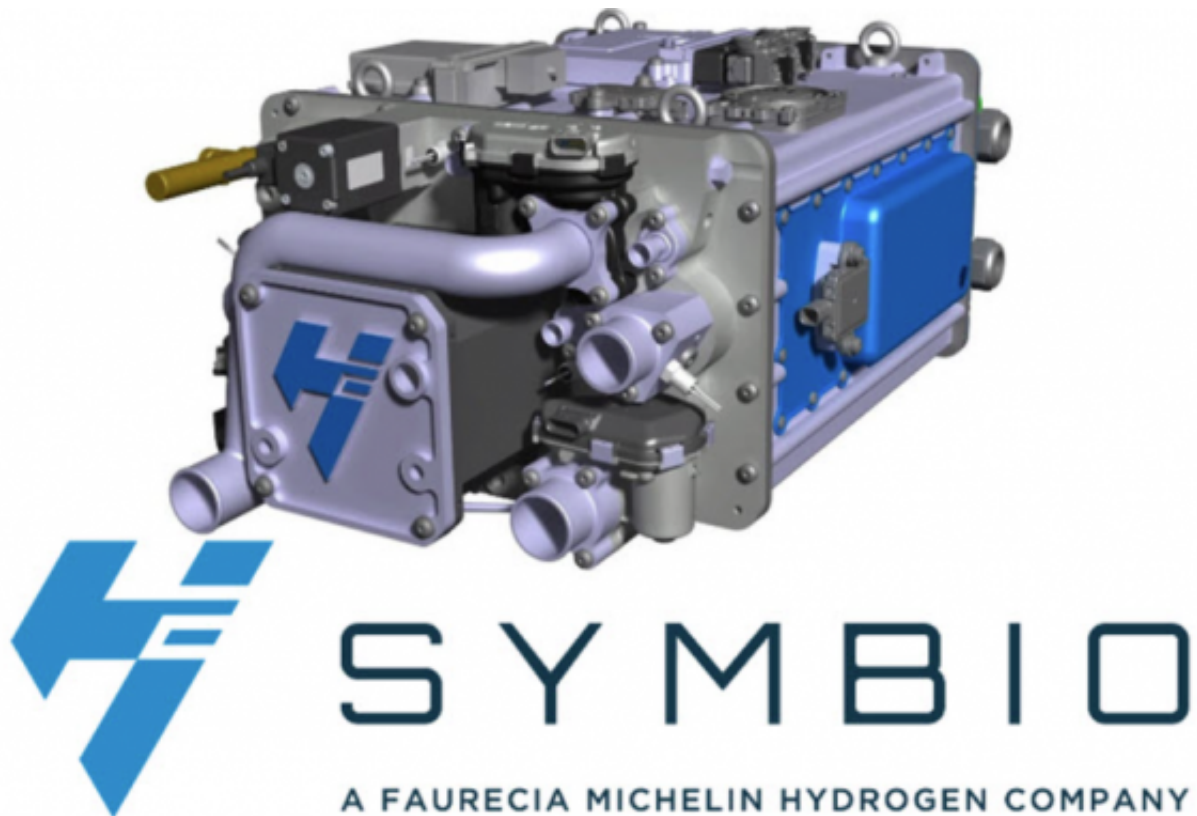
Symbio是法比奥·法拉利(Fabio Ferrari)于2010年创立的一家专门生产燃料电池的公司，米其林于2014年进入其中，并于2019年将其改造为与佛吉亚(Faurecia)的合资企业。对他来说，Symbio是“一颗宝石，一颗值得保留的钻石”。

根据帕特里克·科勒的主要观点，氢燃料汽车将弥补电池驱动电动汽车的缺点。根据他的说法，这分为两方面。首先是与金属供应有关的主权问题。

帕特里克·科勒说：“我们将从依赖石油转向更加依赖电气化所需的金属。”

他在Forvia的半年业绩发布会上回答记者。他补充说：“目前，90%的金属精炼是在中国完成的。”

“而我们只需要从催化转换器中获取回收的铂”来制造燃料电池。



Symbio：“我们想把生产成本除以10”

法国被公认为掌握了整个氢技术价值链。因此，在汽车部件方面，该行业生产氢储罐(一种必不可少且非常昂贵的耐压元件)、减压阀和燃料电池。

Symbio在里昂附近的一家工厂刚刚落成，这将有可能大规模增加燃料电池的产量，以降低它们的单价。法国氢气产业还包括液化空气公司(Air Liquide)等氢气生产商，以及EDF和Engie，它们正在大举投资于绿色氢气生产能力。

最后，初创企业Hopium甚至打算生产非常高端的氢燃料汽车，以完成准主权价值链。此外，Forvia不是唯一的集团，对氢汽车事务感兴趣，因为Plastic Omnium也在这一细分市场。

FORVIA

Inspiring mobility

Discover FORVIA, the world's 7th largest automotive technology company

通过收购德国的海拉(Hella)，法国的佛吉亚(Faurecia)创造了未来汽车的新巨头福维亚(Forvia)

对于帕特里克·科勒来说，氢燃料汽车还有另一个主要问题。他认为，这项技术有效地解决了电池带来的基础设施问题。

他说，高速公路地区将必须大量配备快速充电站，每个服务站最多可配备80个。但这种基础设施的成本不会由任何经济模式承担。

“对主要轴线的投资是巨大的，只能满足一年几天的需求，”帕特里克·科勒(Patrick Kohler)说。

说到经济模式，Forvia的老板估计，到2030年，他将能够为100千瓦时的汽车(目前市场上的高里程电动汽车)提供7000到8000欧元的完整氢牵引链。“我不认为电池技术会达到那个价格”，他判断道。

帕特里克·科勒回忆说，他正在增加合同数量，他的氢燃料订单现在已经达到了5亿欧元。与Stellantis的合同是一个极好的机会，尤其是在欧洲的轻型商用车领域，但最重要的是在美国的皮卡市场，这是市场中利润最高的部分。

对帕特里克·科勒来说，这个市场的潜力是巨大的。他想的是提升他的“宝贝”Symbio的最佳方式，尤其是通过IPO。

帕特里克·科勒坚信无碳交通(但不会在2035年违背欧盟的义务)，他认为氢才是真正的解决方案。但他也认为，电动车辆在许多使用情况下都有实际的理由，尤其是在城市出行方面。

他的观点比移动性的问题更进一步，他认为氢将为工业脱碳提供答案，并将使储存能量成为可能。

然而，就目前而言，氢燃料汽车市场缺乏车型。只有丰田(Toyota)、本田(Honda)和现代(Hyundai)推出了首批汽车。但对帕特里克·科勒来说，第一批车型最终会到来，特斯拉当年也是这么起步的，他相信……

(本文来自：氢能新闻 全球氢能网、新能源网综合)

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/184661.html>