

全球首款插电式氢燃料电池汽车！本田发布CR-V e:FCEV



到2040年，电池电动和燃料电池电动汽车将占本田汽车销量的100%。

本田今天发布了首款可插电式氢燃料电池汽车，2025本田CR-V e:FCEV。CR-V e:FCEV是一款驾驶乐趣十足的紧凑型CUV，获得了270英里(434.5公里)的EPA行驶里程评级，结合了全新的美国制造的燃料电池系统和插电式充电功能，可使用电池在城镇周围行驶29英里(46.7公里)，并可灵活地快速加氢，以适应更长的旅程。



美国本田汽车公司汽车销售高级副总裁Mamadou Diallo表示：“利用本田燃料电池技术的专业知识，继续在我们到2050年实现所有产品和企业活动碳中和的全球目标中发挥关键作用。本田已经制定了一项电气化战略，目标是到2040年实现100%零排放的汽车销售，包括引入电池电动和燃料电池电动汽车，比如新的CR-V e:FCEV车型。”

2025款本田CR-V e:FCEV将于今年早些时候在美国加州向客户提供租赁服务。

标准功能包括HondaLink[®]

扩展功能，除充电和电源数据外，还包括加氢站信息。为了让驾驶者更加方便，随附的本田电源连接器采用110伏电源插座，可提供高达1500瓦的功率，将CR-V e:FCEV变成清洁电源，能够为小型家用电器、便携式空调、电动工具、露营设备等供电。



本田在氢燃料电池汽车方面的市场经验始于2002年12月推出的本田FCX，这是世界上第一款获得美国环境保护署(EPA)和加州空气资源委员会(CARB)日常使用认证的零排放燃料电池电动汽车(FCEV)，也是第一款租赁给个人客户的FCEV。

CR-V e:FCEV是在本田位于俄亥俄州马里斯维尔的高性能制造中心制造的，是目前唯一一款在美国制造的燃料电池电动乘用车。

这款5人座的CUV是第二代本田燃料电池模块的首次应用，该模块由密歇根州燃料电池系统制造有限责任公司(FCSM)生产，与本田上一代燃料电池系统相比，具有更强的耐用性、更高的效率、更高的精密度和更低的成本。

与通用汽车(GM)合作开发的下一代本田燃料电池模块，融合了两家公司的知识、技术和规模经济，与本田Clarity燃料电池系统的成本相比，将降低三分之二的成本。这一显著的成本降低是通过各种措施实现的，包括采用创新的电极材料、改进电池密封结构、简化配套设备和提高生产率。

此外，通过应用耐腐蚀材料和控制劣化，系统的耐久性提高了一倍，低温性能也得到了显著提高。



本田CR-V e:FCEV 的一些关键特点：

- 独特的大胆而复杂的风格
- 全新的第二代燃料电池模块
- 270英里(434.5公里)零排放EPA行驶里程评级
- 插电式II级充电能力，旨在提供高达29英里(46.7公里)的电池电动行驶范围(EPA估计)
- 运动，现代，宽敞舒适的内饰
- 10.2英寸数字仪表
- 9英寸高清触摸屏
- 无线苹果CarPlay&Android Auto™兼容性
- 无线手机充电(Qi)
- 四种可选择的驱动模式，包括雪地模式和运动模式
- Honda Sensing[®]传感系统



设计与技术：

与CR-V涡轮增压和混合动力车型不同，本田CR-V e:FCEV精致的外观设计脱颖而出，A柱前的新车身面板，独特的升降门设计，后筋膜和18英寸10辐黑色大轮毂。

突出精致的新造型是一个独家的低直立格栅设计和长引擎盖积极圆滑的外观。该模型的标志性垂直尾灯使这种零排放的变种立即从后方识别为CR-V。为了最大限度地提高驾驶范围，空气动力学性能已进一步优化为全地面底盘和独特的前扰流板和条纹。

本田CR-V是过去25年来美国最畅销的CUV，其宽敞的客舱以清洁的表面、高品质的材料手感以及一流的客舱空间和载货能力为特色。与其他CR-V车型一样，一个引人注目的金属蜂窝网横跨仪表盘，既满足形式又满足功能，隐藏了通风口，否则会破坏整洁和谐的设计。



第六代CR-V是紧凑型CUV安全功能和性能的领导，新型CR-V e:FCEV标配了与其他CR-V相同的尖端安全技术，包括高级兼容性工程™(ACE™)架构和Honda Sensing®安全和驾驶员辅助技术套件。

2025 CR-V

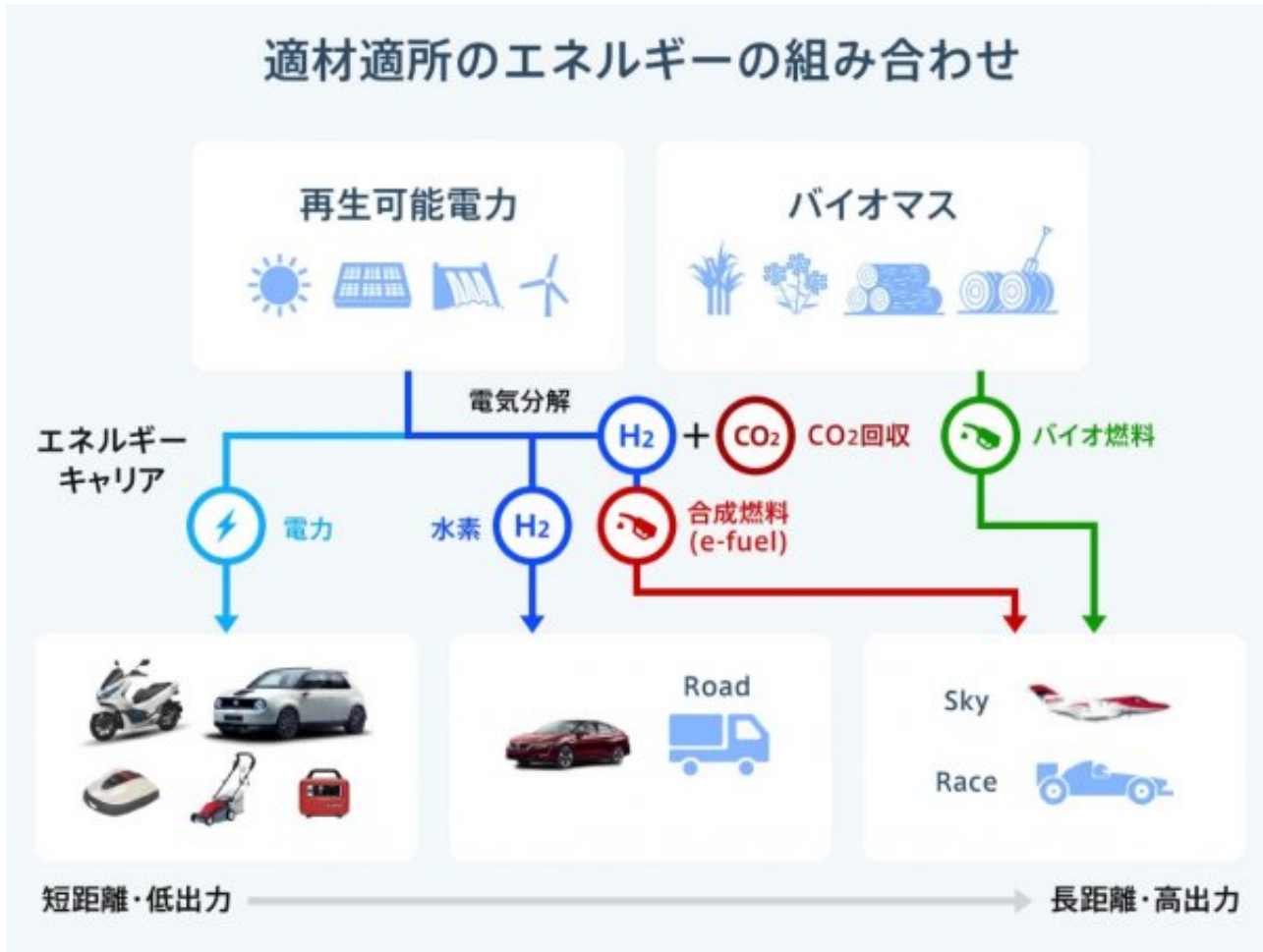
e:FCEV通过前置的单马达(174马力，229磅英尺)提供运动、迷人和精致的驾驶体验。扭矩提供快速加速和最高效率。

本田工程师对CR-V e:FCEV的结构和悬架进行了优化，以提供与其他CR-V车型相同的运动驾驶体验和一流的精致。与CR-V涡轮增压和混合动力车型相比，后横向刚度提高了10%，后扭转刚度提高了9%，其麦弗逊支柱前悬架和多

连杆后悬架已经完全恢复了特定的弹簧、幅度敏感阻尼器和前后稳定杆，以优化响应性，同时保持平稳的行驶。

CR-V e:FCEV符合加州单人HOV车道准入标准，以减少通勤时间，最大限度地提高生活质量。驾驶员可以自定义驾驶体验，四种可选择的驾驶模式：正常、生态、运动和雪地。

本田正在通过其“三重零行动”方法，努力实现到2050年零环境影响的全球目标，不仅包括其产品，而且包括企业活动在内的整个产品生命周期。



到2050年，所有本田产品和企业活动实现碳中和。使用100%可持续材料创造循环经济的资源循环将使本田能够回收或再利用其车辆中的每一点材料，将其重新加工成原材料，并在创造新产品时重新使用这些材料。简而言之，就是用旧的本田汽车制造新的本田汽车。清洁能源，包括电气化和氢能源，其所有的产品都是通过可再生能源使用的。为了实现碳中和社会，本田不仅将继续电气化其产品，而且将积极采取措施，增加氢作为能源载体的使用，并努力扩大氢业务。

本田已经确定了新燃料电池系统初始应用的四个核心领域：FCEV、商用燃料电池汽车、固定发电站和建筑机械。虽然最初的FCSM生产将用于支持本田内部计划和FCEV销售，但本田正在探索外部燃料电池业务机会，目标是在不久的将来开始向外部交付燃料电池系统模块。该公司计划每年销售2000台，然后分阶段扩大销售。

本田公司于2023年3月在其位于加州托伦斯的工厂开始了固定式燃料电池发电站的示范测试，这标志着该公司向未来零排放备用发电商业化迈出了第一步。燃料电池电站为本田的数据中心提供清洁、安静的应急备用电源。2023年12月，本田还宣布了一个类似的联合项目，本田将在日本建立一个固定燃料电池站，为三菱数据中心供电。

利用氢燃料电池的备用电源系统为清洁、可靠和高质量的发电提供了一个充满希望的未来，特别是当使用由可再生能源制成的所谓的“绿色氢”时，水蒸气是唯一的排放物。



未来用于商业化的固定式燃料电池(FC)装置将采用新的本田FC系统。未来几年，本田将开始在全球本田工厂和数据中心应用目前正在开发的固定式FC电站技术，其特点是下一代FC系统将进一步降低成本并提高性能。

在商用车领域，由五十铃汽车和本田汽车共同开发的零排放燃料电池动力重型卡车GIGA FUEL CELL在2023年日本移动汽车展上首次亮相。两家公司除了共同研究燃料电池重型卡车外，还计划于2023年12月开始在日本的公共道路上进行原型车示范试验，并充分利用通过共同研究获得的技术和经验、知识，于2027年将量产车型推向市场。

此外，本田正准备在美国推出一款8级氢燃料电池卡车，并正在与潜在客户进行谈判。



本田还将主动将燃料电池系统应用于挖掘机、轮式装载机等建筑设备，为实现建筑机械的碳中和做出贡献。

本田正在进行先进氢技术的研究和开发，同时设想将氢技术用于外太空，这是燃料电池系统和高压水电解等氢技术可以应用的另一个潜在领域。除了水和食物，人们还需要氧气，以及氢作为燃料和电力，以支持太空中的各种活动。

（素材来自：Honda 全球氢能网、新能源网综合）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/207352.html>