

# Informazione stampa Stato: 7.7.2020

## I primi veicoli commerciali pesanti a celle a combustibile Hyundai XCIENT Fuel Cell sono in viaggio verso l'Europa

- Hyundai Motor annuncia la spedizione dei primi 10 veicoli commerciali pesanti elettrici a idrogeno XCIENT Fuel Cell per la Svizzera.
- I primi 50 veicoli commerciali pesanti arriveranno entro la fine del 2020. Entro il 2025 ne sono previste 1'600 unità.
- La Hyundai XCIENT Fuel Cell dispone di un sistema di celle a combustibile da 190 kW. un singolo rifornimento consente un'autonomia di circa 400 km.
- La cella a combustibile XCIENT sviluppata da Hyundai Motor contribuisce alla decarbonizzazione globale.
- Hyundai sta già sviluppando un veicolo per il traino con un'autonomia di 1.000 km con un singolo rifornimento.

Hyundai Motor Company annuncia la spedizione dei primi 10 veicoli a celle a combustibile Hyundai XCIENT da utilizzare in Svizzera. Questi sono i primi veicoli commerciali pesanti prodotti in serie al mondo con trazione elettrica a celle a combustibile. Quest'anno l'azienda prevede di impiegare in Svizzera un totale di 50 veicoli commerciali XCIENT Fuel Cell. L'introduzione commerciale dei primi veicoli è previsto per settembre 2020. Entro il 2025 si prevede di immettere sul mercato 1'600 veicoli commerciali. Essi sottolineano l'impegno dell'azienda per la tutela dell'ambiente e la sua competenza tecnologica, affrontando la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> attraverso soluzioni di mobilità senza emissioni.

**Cheol Lee, Executive Vice President e Head of Commercial Vehicle Division von Hyundai Motor:** «La XCIENT Fuel Cell è reale, e non è solo un progetto per il futuro. Con questo veicolo innovativo, oggi pronto per l'uso su strada, Hyundai pone una pietra miliare nella storia dei veicoli commerciali e nello sviluppo della società dell'idrogeno. La creazione di un ecosistema completo a idrogeno che soddisfi le esigenze di trasporto dei veicoli commerciali come la XCIENT Fuel Cell, rappresenta un cambiamento di paradigma che libererà l'ambiente dalle emissioni dell'automobile.»

«Con l'introduzione del primo veicolo al mondo di serie a celle di combustibile, l'ix35 Fuel Cell, e la seconda generazione del veicolo elettrico a celle a combustibile, il NEXO, Hyundai ha ora decenni di esperienza come leader mondiale nella tecnologia delle celle a combustibile. Questo fornisce anche il know-how e le capacità nella produzione in serie per introdurre la tecnologia dell'idrogeno con la XCIENT Fuel Cell nel settore dei veicoli commerciali», aggiunge Cheol Lee.

### **Hyundai XCIENT Fuel Cell**

Il veicolo commerciale pesante XCIENT Fuel Cell ha un sistema di trazione da 190 kW con due unità a celle a combustibile da 95 kW. Sette serbatoi offrono una capacità di stoccaggio totale di 32,09 kg di idrogeno. L'autonomia con un singolo rifornimento è di 400 km\*. Lo sviluppo mirava a raggiungere un equilibrio ottimale tra le specifiche condizioni di utilizzo dei clienti e l'infrastruttura di rifornimento in Svizzera. I veicoli commerciali possono essere riforniti in 8-20 minuti.

Con la sua elevata autonomia e il rifornimento rapido, la tecnologia delle celle a combustibile è la soluzione ideale per il traffico pesante. Il sistema a doppia cella a combustibile assicura una performance grazie alla quale i veicoli commerciali pesanti possono anche padroneggiare le salite e le discese nelle regioni di montagna.

Parallelamente alla produzione della XCIENT Fuel Cell, Hyundai sta già sviluppando un veicolo da traino con un'autonomia di 1.000 km per serbatoio per il traffico pesante a lunga distanza. È dotato di un sistema avanzato di celle a combustibile ad alta durata e prestazioni. È destinato ad essere utilizzato nei mercati globali, compresi il Nord America e l'Europa.

### **Ecosistema con idrogeno verde**

Nel 2019 Hyundai Motor Company e la società svizzera H2 Energy hanno fondato la joint venture Hyundai Hydrogen Mobility (HHM). L'impresa mette a disposizione delle aziende di trasporto e logistica veicoli commerciali pesanti in base al principio del "pay-per-use". Ciò significa che i clienti possono utilizzare i veicoli senza bisogno di finanziamenti iniziali.

Il lancio di questo modello di business in Svizzera può essere attribuito a diversi motivi. Uno di questi è l'abolizione della TTPCP (tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni) per i veicoli commerciali senza emissioni. Di conseguenza, i costi al chilometro del veicolo commerciale a celle a combustibile sono quasi gli stessi di quelli di un veicolo commerciale diesel comparabile.

Il modello di business di Hyundai si basa sull'uso di idrogeno prodotto al 100% con elettricità derivante da energia idroelettrica o da fonti di energia rinnovabile. Per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> in termini reali, tutti i veicoli commerciali funzionano esclusivamente a idrogeno verde. La Svizzera possiede una delle maggiori quote di energia idroelettrica al mondo e quindi dispone anche delle fonti di energia rinnovabili per produrre idrogeno verde nella quantità necessaria. Dopo l'introduzione di questo sistema di eco-mobilità in Svizzera, Hyundai prevede di estenderlo ad altri Paesi europei.

### **Il modello di business per un'infrastruttura a idrogeno**

Utilizzando veicoli alimentati a idrogeno nel trasporto commerciale, Hyundai assicura una domanda costante di carburante a idrogeno. E producendo idrogeno industriale, Hydrospider assicura una fornitura costante. Questa è la base del piano commerciale che rende la mobilità a idrogeno economicamente redditizia e le permette di crescere. Grazie a questo processo, Hyundai costruirà gradualmente un'infrastruttura a idrogeno in Svizzera.

L'allestimento dell'infrastruttura di rifornimento dei camion in Svizzera con stazioni a 350 bar apre la possibilità di ampliare la rete anche per le autovetture a celle a combustibile. Le autovetture a celle a combustibile vengono rifornite con una pressione di 700 bar. L'aggiunta di queste soluzioni di rifornimento alla rete esistente sarà possibile in modo economico. L'accesso a un'adeguata infrastruttura di rifornimento di idrogeno ridurrà l'ansia da raggio d'azione e incoraggerà un maggior numero di persone ad acquistare auto a celle a combustibile a idrogeno. Con il passaggio di un maggior numero di persone alle opzioni di eco-mobilità, le emissioni di CO<sub>2</sub> diminuiranno, portando a una migliore qualità dell'aria e a un futuro ambientale migliore.

### **La posizione di leader di Hyundai nella tecnologia dell'idrogeno**

La mobilità a zero emissioni del futuro è un elemento centrale della strategia aziendale di Hyundai. Oltre al nuovo veicolo commerciale pesante XCIENT Fuel Cell, Hyundai offre già la seconda generazione di un SUV elettrico a celle a combustibile, il NEXO. Entro il 2025, la società prevede di vendere 670.000 veicoli elettrici all'anno, di cui 110.000 a celle a combustibile.

Nel dicembre 2018, Hyundai ha presentato la sua pianificazione strategica a lungo termine con la "Fuel Cell Vision 2030". Ciò conferma la volontà dell'azienda di far progredire lo sviluppo della società dell'idrogeno accrescendo ulteriormente la sua leadership nella tecnologia delle celle a combustibile. Parte di questo piano fino al 2030 è di garantire una capacità produttiva di 700.000 unità all'anno, con sistemi di celle a combustibile per automobili, navi, veicoli ferroviari, droni e generatori.

\* Portata di circa 400 km per veicoli commerciali pesanti 4x2 con refrigeratore utilizzati come camion rimorchio da 34 t

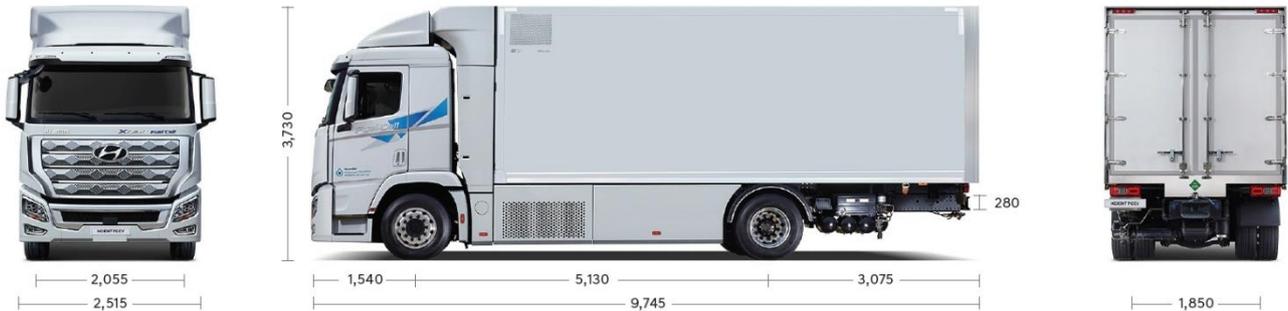
## Dati tecnici

Modello	XCIENT Fuel Cell
Tipo di veicolo	Carro cabinato (Telaio-cabina)
Cabina	Per viaggi giornalieri
Propulsione	LHD / 4X2
Misure [mm]	
Passo	5'130
Dimensioni del veicolo (Telaio-cabina)	
Lunghezza totale	9'745
Larghezza totale	2'515 (2'550 con protezione laterale), larghezza max. ammessa: 2'600
Altezza massima	3'730
Peso [kg]	
Peso massimo	36'000 come veicolo da traino
Peso massimo del veicolo	19'000 come carro
Asse anteriore/posteriore	8'000 / 11'500
Peso a vuoto (Telaio-cabina)	9'795
Prestazioni di guida calcolate	
Autonomia	Dati esatti seguono
Velocità massima	85km/h
Propulsione	
Celle a combustibile	190 kW (95 kW x 2 Einheiten)
Batterie	661 V / 73.2 kWh (Akasol)
Motore / Convertitore	350 kW / 3'400 Nm (Siemens)
Cambio	ATM S4500 (Allison / 6 marce, 1 Retromarcia)

Riduzione dell'asse posteriore	4.875	
<b>Serbatoio per l'idrogeno</b>		
Pressione di riempimento	350 bar	
Capacità	32.09 kg H2 (available hydrogen amount at SOF 100%)	
<b>Freni</b>		
Freno principale	Freni a disco	
Freno ausiliario	Retarder (4-Speed)	
<b>Telaio, Sospensione</b>		
Tipo	Davanti/dietro	Sospensione pneumatica (2 cuscinetti), Sospensione pneumatica (4 cuscinetti)
Pneumatici	Davanti/dietro	315/70R22.5 / 315/70R22.5
<b>Sicurezza</b>		
Avviso di collisione frontale (FCA)	Di serie	
Tempomat con sistema di mantenimento della velocità	Di serie	
Sistema di frenata elettronico (EBS) + Controllo dinamico del veicolo (VDC)	Di serie (ABS intergato nel VDC)	
Sistema di mantenimento della carreggiata (LDW)	Di serie	
Airbag	Opzionale	

\* Hyundai Motor Company si riserva il diritto di modificare le specifiche e gli allestimenti senza preavviso

## Misure



\* \* \*

## Informazioni supplementari

Di più su Hyundai Hydrogen Mobility: [www.hyundai-hm.com](http://www.hyundai-hm.com)

Di più su Hydrosponder AG: [www.hydrosponder.ch](http://www.hydrosponder.ch)

Di più su H2 Energy: [www.h2energy.ch](http://www.h2energy.ch)

Di più su H2 Mobility Switzerland: [www.h2mobilitaet.ch](http://www.h2mobilitaet.ch)

\* \* \*

## A disposizione dei media per domande redazionali:

### Hyundai Suisse

Nicholas Blattner, tel.: +41 44 816 43 45; fax: +41 44 816 43 09; e-mail: [nicholas.blattner@hyundai.ch](mailto:nicholas.blattner@hyundai.ch)

I comunicati stampa e le immagini possono essere visionati e/o scaricati sul sito destinato ai media di Hyundai all'indirizzo: [news.hyundai.ch](http://news.hyundai.ch)