

瑞浦兰钧牵手荣威，问顶技术为上汽新四化之路持续赋能

据连线新能源透露消息称，瑞浦兰钧近期收到上汽集团发送的定点函，将为上汽乘用车新款车型提供电芯产品，按照年需求峰值供货量计算，预计供货量将达到21万台，实际应用车型将在2025年量产面世。

瑞浦兰钧与上汽的合作渊源

从上汽荣威面向的人群来看，注重经济性和舒适性是他们的主要需求，这部分人群也是目前国内最主流的客户群体。

具体到产品上，根据此前官方的规划路线，上汽荣威未来三年将在全新一代架构的基础上推出8款新能源车型，从纯电到混动、从紧凑级到中高级车型全覆盖，并且在车型的覆盖上不仅会对主流的轿车和SUV进行覆盖，也会推出更注重舒适性和实用属性的MPV车型。

瑞浦兰钧和荣威并非首次合作，将在年内上市的中高端车型荣威D7 DMH版本也应用了瑞浦兰钧的电芯。该车搭载了全新的DMH“超级混动”系统，馈电油耗为4.3升，纯电续航里程为125km，综合续航里程达到1400km。

此次上汽荣威选在重返轿车市场的重磅产品D7上应用瑞浦兰钧电芯，也进一步验证了以瑞浦兰钧为代表的新势力电池厂与日俱增的产品研发实力。

不管是数量还是种类覆盖，都能看出荣威在加速推进产品新能源化转型，且在目前国内竞争激烈的新能源市场，产品路线的提前规划、产品的研发和产能都极其重要。

因此，在零部件的选择上，车企自然也要货比三家，找到更匹配车辆定位和定价的产品，从而达到自己既有钱赚，也能为市场提供具有竞争力产品的最大化利益。

瑞浦兰钧获得认可，当然也是建立在这个基础上。

瑞浦兰钧为什么能获得认可？

瑞浦兰钧和荣威能达成合作，有两个主要原因，首先是瑞浦兰钧与荣威所属的上汽集团在此前已有合作先例，外加搭载瑞浦兰钧电池的荣威新车即将上市。结合市场经验来看，和有过合作经验的供应商继续合作理所应当，也有利于后续产品的推荐速度。

瑞浦兰钧的入局时间较晚，属于新能源市场上的“新面孔”。但从成长速度来看，瑞浦兰钧已经在储能市场获得了不错的成绩，在2023年上半年全球储能电池出货量榜单上仅次于宁德时代和比亚迪。

在乘用车市场，瑞浦兰钧先后与多个品牌建立了良好的合作关系，其中既包括srt、东风日产、沃尔沃、一汽奔腾、上汽通用五菱、吉利汽车等大家耳熟能详的老熟人，也有像零跑、哪吒、合创、极氪这样的国产新势力。

对于荣威来说，扩大经济型车辆市场销量甚至比冲高更重要。而瑞浦兰钧的技术及产品水平以肉眼可见的速度提升，因此，以20万台年需求峰值来看的话，瑞浦兰钧可能就是最优选择。

瑞浦兰钧除了市场标准方案，还能拿出更有竞争力的电芯产品提供相应服务，能够为上汽集团在新能源市场推出强有力产品和新势力品牌过招提供助力。

瑞浦兰钧“问顶”技术解析

瑞浦兰钧目前及后续的产品用两个字就能总结——“问顶”。

这是瑞浦兰钧目前看家技术的名称，也可以理解为瑞浦兰钧信心的一种表现。

从动力到储能电芯市场，瑞浦兰钧未来的产品规划均打算采用“问顶”技术进行支持，这也得益于“问顶”技术的

出色兼容性，即广泛兼容各种类型的方形铝壳和长电芯、磷酸铁锂及三元锂电芯产品。

如果用最简单的方式总结“问顶”技术的优势，那就是全方位性能升级，做到了行业领先。

问顶技术是瑞浦兰钧自主研发的创新技术，能够使电池空间利用率提升7%以上，电池顶部空间从15mm降低到8mm，电池极耳长度从传统电芯的30mm减少到13mm，缩短电子传输路径，采用双高固液态界面技术，使锂离子传输速度提升30%。

问顶技术赋能电池能实现同尺寸下10%的电池容量提升、LFP体系下450Wh/L及NCM体系下650Wh/L的超高体积能量密度、2-4C的超级快充能力及无U型弯折的高安全性能。问顶158Ah动力电芯由于能量的提升，可以减少整包电芯装配数量，且问顶技术能使电芯直流电阻降低10%，对于系统层级的热管理需求及成本相应降低，做到真正的降本增效双丰收。

问顶技术实现了高能量密度、快充、高功率的新平衡，在动力领域，问顶技术的应用能为客户提供“高安全+长续航”的双优解决方案，助力绿色能源出行；在储能领域，则能实现电力和储能的协同效应，提供可持续的低碳综合能源解决方案，重新定义新能源电池技术。

因此，“问顶”技术高能量密度和高能源效率的特点，也实现了整体的降本增效，从而提供可持续的清洁能源实现减碳减排，推动全球绿色能源发展。

最后，期待上汽集团的相关车型问世，同时也希望各大锂电池生产厂商加速产品研发迭代速度，推动越来越多的传统车企加速推进新能源转型，让消费者彻底告别新能源车型的续航焦虑。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/201043.html>