

宁德时代卷完续航、快充开始卷长寿命，解决电车用户隐形痛点

新能源车圈，“续航焦虑”“补能焦虑”话题一直占据着最高热度，但除此之外还有一个隐性焦虑容易被忽视，那就是“寿命焦虑”。

目前电池循环寿命远低于整车可行驶里程。有数据显示，整车可行驶里程可达100万公里，但电池循环寿命里程只能达到24万公里，这也是导致新能源二手车残值率不高的重要原因。

随着新能源汽车渗透率的提高，这一问题趋势会愈加显现。电池质保到期后，动力电池续航里程大幅下降，用户需花钱维修或更换电池，但成本高昂，就算置换新车，二手残值率又不高，因此动力电池寿命问题成行业新难题、用户新痛点。

动力电池长寿命时代来了

一些车企们和头部动力电池厂商已经率先着手解决这一难题，正在寻求技术突破。

早在5个月前，宁德时代就和广汽集团官宣，双方将联合开发神行超充电池“长寿命版”，将可支持8年或80万公里超长电芯质保，预计今年6月份正式上市。

蔚来也找到宁德时代作为合作伙伴，共同研发质保年限为15年、不设质保里程限制的动力电池，且电池寿命终止健康度不低于85%。

据了解，通用、丰田亦提出过强调电池寿命的计划，通用相关车型实测50万公里电池衰减10%以内，丰田则是10年衰减10%以内。有来自通用的汽车工程师表示，为了使上述电池寿命长达50万公里，团队将充电倍率限制在了1C，因为同等条件下，充电倍率越高、快充越频繁，越不利于电池寿命表现。

由此看来，在800V高压、快充电池等正成为新能源车新“标配”的时期，宁德时代提出长寿命电池，其技术难度必然更高。

这恰恰也是主机厂纷纷选择宁德时代进行长寿命电池共同研发的原因。长续航、快充、长寿命，很多电池厂商单独突破一个都很难，现在要想兼得，对技术水平的要求更高。宁德时代在这些方面都曾有过重大技术突破：2022年推出集成度破纪录的麒麟电池，续航突破1000公里；2023年推出神行超充电池，在磷酸铁锂材料上实现了4C超充，其麒麟5C电池也正式装车上市；2024年又卷起了长寿命电池。

在商用车方面，宁德时代也在推动长寿命电池技术应用。3月28日，宇通集团与宁德时代合作发布15年150万公里长寿命电池，较现有常规产品延长近一倍寿命。

2024年将是新能源长寿命元年，以宁德时代为首的电池龙头厂商和部分车企正在推动动力电池进入长寿命时代。

长寿命电池助推新能源可持续发展

对于消费者而言，长寿命电池将直接降低车主的维护和投资成本，大大提升用车体验，增加投资购买新能源汽车的信心。

对于车企而言，车企寄希望于动力电池的创新，争夺新能源汽车增量市场，目前来看车企们已经开始押注宁德时代的长寿命电池了。

对于行业而言，长寿命可能催生新的商业模式。一是极大助力换电模式发展，长寿命电池将大大节约换电站的建设和运营成本，提升企业的盈利能力。二是加快B2G(电池与电网双向融合互动)系统的到来，依托长寿命电池更长的循环寿命及更稳定的性能，B2G系统更具经济性，届时可能催生独立的动力电池租赁运营商，电车个人用户也更有意愿加入B2G系统的行列中。

总之，以宁德时代和车企伙伴为首的对长寿命电池的研发和大规模落地，是针对当前新能源汽车痛点问题的最佳解决方案，将有助于推动电动汽车产业的可持续发展。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/209336.html>