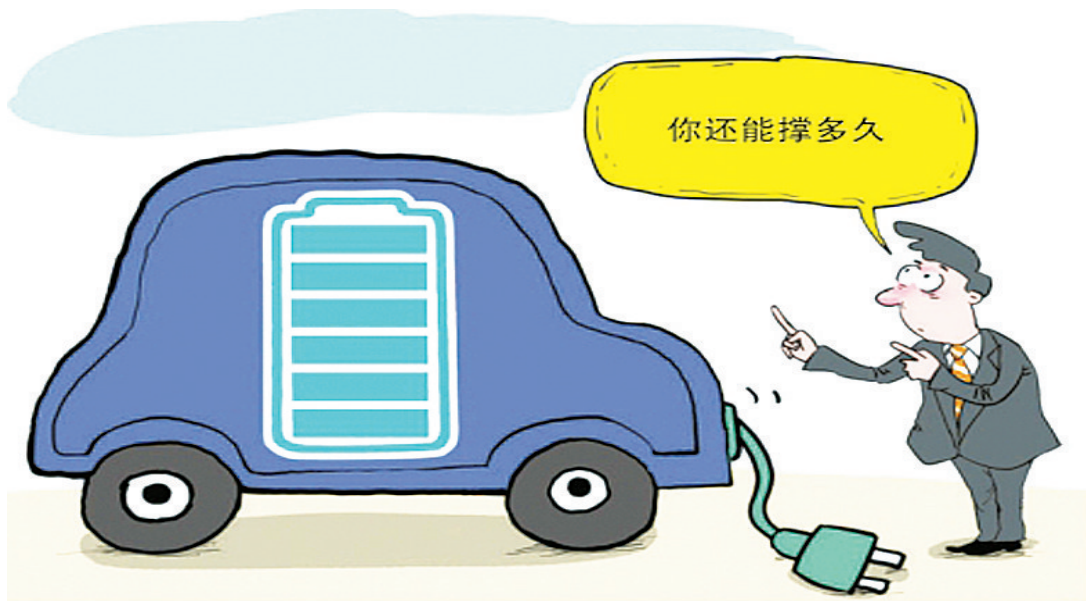


续航严重缩水 充电耗时更长 不敢开空调

电动车过冬难 今年更难

“零下19℃，我专门起个大早到充电站充电，我真是太难了。”上周，一场超级寒潮让电动车车主们直呼“太难了”。

纯电动汽车过冬难已是多年痼疾，这次超低温冰冻模式下，不少电动车续航里程直接被“冻”掉30%至50%，怕趴窝的车主们不得不精心规划行车路线，更有甚者给车上配了大容量移动电源和暖风机。



续航缩水

最冷一天
原地“冻”掉50公里

上周三，气温骤降到零下十几摄氏度。一大早，赵榕坐上自己的电动汽车，刚按下启动键，顿时发现昨天还显示260多公里的续航里程直接掉到了210多公里。“停了一晚上，车子原地就被‘冻’掉了50公里。”赵榕苦笑。

随着车辆启动，空调打开，赵榕发现，电动车掉电比平时快了不少。“特别是一开始车身还没有完全热起来，基本上开1公里，就能掉5公里的续航。开了一段时间，车内温度达到25℃左右，掉电才没那么严重了。”开到单位，赵榕粗略估算了一下，电动车在这种极端天气下续航至少缩水40%。

“这车买了有四五年了，当时觉得300公里的续航够用，车子主要就是上下班代步，不用特别频繁充电。可这些年开下来才发现，一到冬天，里程缩水得厉害，要么冻着不敢开空调，要么就恨不得天天充电。”赵榕一肚子苦水。

跟赵榕一样苦于车辆续航缩水的电动车主还有不少。去年年初，曾鑫买到了第一批国产化的一款电动车，不到半年厂家又推出了长续航版本，让曾鑫大呼后悔。“真该等等！”进入冬季，曾鑫更后悔了。原本续航300多公里的爱车直接缩水到200多公里，由于家住近郊，上班距离较远，曾鑫几乎要每天充电才能安心。



充电太难

充电桩不普及
快充也要6个小时

由于赵榕所在的小区无法安装自有充电桩，单位停车场也没有公用充电桩，充电成了让她头疼的大难题。“本来，单位附近的写字楼地库有充电桩，但去年因为疫情只对本楼员工开放。”

无奈之下，赵榕只好寻找新的充电地点。“目前在单位和家附近各找到一个充电站，距离都有两公里左右，而且冬天充电时间也变长了。”赵榕告诉记者，进入冬季，爱车每周要充三四次电，平均每次充电时长大约三四个小时，这个时间在车里干等显然太漫长；如果离开，往返取车又费周折。“真羡慕在家里车位就能充电的人！”赵榕感叹。

上周寒潮来袭，已经坚持骑了很长时间摩托车的张烁不得不再次启用家里的新能源汽车。“不爱开车上班，一方面是因为堵车，更重要的是没有自有充电桩，充电特别麻烦。特别是到了冬季，原本一周充一两

次就得变成一周充三四次。”张烁说。

但气温骤降，张烁实在无法再骑摩托车。上周三，张烁特地早起了两个小时，打算先给车补个电。插上快充桩，显示的充电时长让张烁有些无语：“平时快充一两个小时就充满了，这次直接显示要6个多小时。”在车里等着充了俩小时电，尽管电还没充满，但上班怕来不及，张烁只能开走了。

曾鑫也在上周四为充电而烦恼。因为头天加班到太晚，他没来得及给车充电，第二天下班路上离家还有20公里的时候，车辆的续航里程提示已经掉到了30公里左右。不敢再往家开，曾鑫只得搜索附近的充电站前往“续命”。“冬天开电动车特别提心吊胆，随时要搜寻充电桩，规划路线，体验太差了！”当天，曾鑫在充电站内干等了一小时，无聊的时间里，他在车友群内跟大伙儿吐槽，引发一波电动车主的共鸣。



怕车趴窝

不开空调
用被子和暖风机

回忆起当天早上5点多给车充电的经历，张烁说，尽管天很冷，他却不敢开空调，怕补电速度还不如空调耗电快。“那会几天还是黑的，充电站里只有我在充电，一个人坐在车里裹紧了羽绒服，感觉自己特别惨。”张烁摇了摇头。

为了对抗冬季电动车耗电太快，车主们各出奇招，但有些看起来颇有些滑稽中的辛酸。

张烁翻出了自己御寒的行头：上身羽绒服、皮衣、毛衣再加加绒秋衣；下身两条加绒秋裤，外加一条滑雪时穿的户外滑雪裤，脚上是加绒的军靴。“感觉就差戴头盔了。”他笑着调侃。全副武装下，他撑着不开空调，但每每感觉鼻尖冻得冰凉。

类似的“防寒套装”还出现在一些开电动车的网约车司机身上。最近，一条湖南网约车司机的短视频火了。视频里，司机不仅全副武装，还给后排的乘客准备了一条被子。“空调实在开不了，要是冷您就盖被子吧！要不我这一天不是在充电就是在去充电的路上。”视频里，司机的话让网友觉得既好笑又辛酸。

还有人想出更奇的招儿。车主王江给自己的电动车配上了移动电源加暖风机。“因为开空调太耗电，不开又太冷，我就想着要不自己买个暖风机得了。但暖风机电从哪儿来？我又在网上搜到了大容量的移动电源。”用上这套“自带空调”后，王江感觉自己的电动车电力损耗少了约20%。但他不时提着个大箱子似的移动电源回家充电，让他有种自己其实在骑电动自行车的错觉。



专家说法

要拯救你 还得靠技术进步

困扰电动车多年的冬季续航缩水问题是否有解？北汽新能源研究院副院长代康伟给出了肯定答复。她分析，冬季电动车续航“跑丢”，主要源于三点，一是作为化学品的电池本身因低温活性降低，二是“电老虎”空调耗电，三是低温下整个传动系阻力增加。而被破解续航缩水，主要从前两个原因入手。

代康伟告诉记者，通俗来说，目前较为公认的改善低温电池衰减的做法，是给电池进行升温加热，让其处于正常的工作状态。但她也坦言：“给电池加热的时候更重要的是保障其安全性，所以很多

技术还需要充分地试验验证。”

不过，要彻底解决电动车的过冬难题，还得依靠电池技术的再提升。近期，蔚来发布了全新固态电池技术，可将车辆最高续航里程提升至1000公里。不过，固态电池技术尚不成熟，蔚来的技术也处于“半固态”阶段。而现阶段下，三元电池的低温性普遍好于磷酸铁锂电池，固态电池的低温性要更差一些。

中国汽车动力电池产业创新联盟副秘书长王子冬也坦言，低温性能差是电池材料化学属性决定的，不改变材料难以从根本上解决低温低容量问题。而这一痼疾也成为电动车难以替代燃油车的一道

重要阻力。

在技术尚不尽善尽美时，改善冬季电动车使用体验，车主还能做点啥？代康伟建议，对于中长途出行，车主可以在上车前先启动“一键备车”，开空调给车内加热，同时也让电池升温。驾驶过程中，可以通过空调和座椅加热配合增加车内温度，空调温度不要开得太高，保持在25摄氏度左右。

在充电方面，代康伟建议，尽量选择中长途行驶后给车充电，此时电池还有一定温度，充电效率会增加。如果是自有充电桩，充完后插上充电枪，可以起到一定保温作用。 图文均据《北京晚报》