

汽车充电频率增加、充电时间延长、行驶里程大大缩短……严寒天气,电动汽车车主遭遇“烦心事”——

坐在电动汽车里,才知道冬天有多冷

本报记者 祁晓娟 李小贤 摄影报道

“24日下了一场小雪,天气骤冷,电动汽车续航里程快速减少,吓得我把暖风赶紧关了。”电动汽车车主王卫华一脸无奈地说。近日,随着冷空气的到来,沧州的最低气温降到了零下11℃,这让他着实感受了一把电动汽车的“低温症”。

“早上上班,发现冻了一夜的电动汽车掉了不少电,跑在路上又发现‘哗哗’掉电。我怕下班回家没电了,只得关了暖风。唉,坐在电动汽车里,才知道冬天有多冷。”王卫华说。

电动汽车患上“低温症”

家住市区一建小区的居民王卫华家中原本有一辆燃油车。因为出行限号不便,今年夏天,他又买了一辆小型电动汽车,用于上下班代步。

“这辆用了几个月的电动汽车,今天早晨只跑了一趟20公里的城市上班路,就掉了将近40公里续航。”初次面对电动汽车的大幅掉电,王卫华很不习惯,甚至怀疑是不是汽车的质量有问题。

王卫华赶紧问了问周边有电动汽车的车主。听到大家几乎相同的说法——一到冬天,电动汽车普遍存在掉电快的问题,他这才放下心。

“这辆电动汽车是在夏季买的。我根本不知道冬天还有这个问题。”王卫华说。他留意计算了一下。夏天的时候,他的电动汽车充满电后,按照他一天上下班跑两趟的距离,一个月充一两次电就可以了。可是看现在的情况,随着以后气温的降低,他一个月估计要充4次电甚至更多次。

电动汽车的优势很明显,不限号也省钱,但是冬季却面临“低温症”问题。“当初买车的时候,我也没有特意了解电动汽车冬天会出现这种情况。早知道掉电这么厉害,我真得好好考虑一下。”王卫华告诉记者。

家在市区万泰丽景小区的刘强这几年买了两辆电动汽车。春夏秋三个季节,他都觉得美美的。看着别人的燃油车大把钱加油,他庆幸电动汽车真为自己省钱。不过到了冬季,刘强的烦恼骤增。

刘强的电动汽车经常在露天存放。冬季天气寒冷,晚上充满电之后,刘强第二天出门却发现续航里程凭空少了很多。

“基本上续航里程剩下八九十公里的时候,我就会为电动汽车充电。路程远时,我也会提前查找充电桩的位置,以备不时之需。”刘强调侃说,大冬天的,开暖风吧,担心车半路“趴窝”,不开暖风又担心人半路被冻得“趴窝”。



开暖风后,电量掉得心慌

“不开暖风冻得慌,开了暖风心慌慌。”这是电动汽车车主孙浩这两年冬天开电动汽车的最大体会。

孙浩经常来往于沧州市各县市。每次出发前,他都会提前一天将电动汽车充满电。

冬季出行,孙浩会开暖风。暖风一开,电动汽车的电量消耗就会加快。孙浩会根据出行距离,计划着开暖风。而且他不会长时间开暖风,经常会等车内升温后,将暖风关闭,以此来节约用电。

孙浩说:“冬季,电动汽车的续航里程会缩减,再用暖风的话,电量会掉得更快。电动汽车不像燃油车,燃油车的热源来自于发动机的余热,发动机的部分热量转化足以满足车内取暖的需求,但是电动汽车没有了发动机,加热就需要耗电。虽然途中会有充电桩,但总没有加油那么方便,只能省着用电。”

家住市区世纪家园小区的张亨也有一辆电动汽车。这辆电动汽车小巧可爱,用于上下班通勤非常方便,她甚是喜欢。

当时销售员称,这辆电动汽车标准续航是300公里。张亨算了一笔账,家到单位的单程距离约为7公里,如果只是上下班



使用,一天也就跑上30公里左右。这样的话,她一个月差不多只需要充三四次电就可以了。

春季、夏季和秋季,张亨为电动汽车充电的次数确实很少,但是到了冬季,情况就发生了变化,三四天就得充一次电。

张亨是个怕冷的人,冬天不开暖风根本受不了。车启动后,她就会将暖风打开,让车内尽快变得暖暖的。可让张亨烦恼的是,开暖风,电动汽车在行驶过程中电量就掉得有些快。每当电动汽车的电量只剩30%左右的时候,张亨就会赶紧为电动汽车充电,生怕电动

汽车开到半路“趴窝”。

冬季充电也太慢

近年来,电动汽车数量的迅速增长,也让沧州街头多了一大批的“新手电动汽车车主”。他们中不少是老司机,但驾驶习惯和思维还停留在燃油车模式,面对降温考验时,难以习惯。

电动汽车老司机徐剑锋知道,每到冬季,不仅电动汽车的充电频率会增加,而且充电时间也会延长,他家的电动汽车冬季充电时间会比夏天延长半个多

小时,这都是低温惹的祸。“我觉得,同样靠电池续能的手机是最好的例子,一部手机如果在冬季来到户外,反应当然会迟缓,掉电也就特别快。”徐剑锋说。

为此,徐剑锋也咨询了一名汽修人员。“很简单,天冷就‘穿衣’,‘热热身’就行了。”在汽修人员的眼里,电池虽说受气温的影响较大,但防护和保养的原理也简单,就和人到了冬季要穿棉衣来保暖一样。

一名电动汽车的销售人员告诉记者,虽然不同品牌的电动汽车表现不同,但是冬季电动汽车掉电是普遍现象。随着冬季气温的持续下降,一旦气温降到零下10℃甚至更低,电动汽车的续航里程还会持续下降。

电动汽车用的电池主要是三元锂电池和磷酸铁锂电池两类。低温时,锂离子的化学活性比较低,导致电池性能会下降。为此,有的电动汽车配有热泵,就是为了保证电动汽车的续航里程。记者了解到,很多的电动汽车品牌,全系标配热泵。“增加电池的保温性能、提升空调热泵效率、加强动力回收效能、优化电池系统的热管理设计,其实就是给电池加个电暖器,回收电池的热能,对电池起到保温的作用。”一位业内人士告诉记者。

电动汽车如何过冬

市民张金胜驾驶电动汽车已经4年多了。他也经历了冬季电动汽车续航缩水、充电慢等一系列的问题,但他从中总结了一些经验。

张金胜说:“冬季驾驶电动汽车,应避免长时间高速行驶,要平稳行车,避免急加速和急减速的情况,这样在一定程度上可以减少能耗,增加行驶里程。”

一位电动汽车业内人士针对冬季电动汽车如何过冬也给出了建议。

这位业内人士表示,冬季电动汽车的电池性能会受到温度的影响,应尽量避免电量过低时再进行充电,随用随充是改善动力电池性能,延长续航里程的好办法。刚收车时,因为经过了一段路程行驶后电池温度升高,此时及时充电可提高充电速度,保证车辆的有效用电。车主充电时可采用快充与慢充相结合的方式。

同时,业内人士提醒:车主要避免长时间原地使用暖风,导致能耗增加;雪后建议及时洗车,防止发生腐蚀;尽量在室内停车,避开坑洼潮湿处,以免积水成冰,冻住车轮,损伤橡胶表层。另外,遇冰雪天,驾驶人要尽量选择平地停车,不宜在坡地停车,以免起步困难。除了这些之外,车主在每日开车前,可以提前再次启动充电,车辆充电系统将对电池进行加热升温,改善低温下的使用性能。