

从电动汽车问世到现在,它经历着从不被接受到逐渐认可的过程。尽管电动汽车的优点很多,但充电不方便等缺点也挺明显。电动汽车是否普及,与“电”有着密不可分的联系。业内人士称,如果突破电池技术瓶颈,电动汽车或将迎来爆发式发展

得利于“电”,又失利于“电”

# 电动汽车发展困局

本报记者 秦国玲

## 总要有第一个吃螃蟹的人

20日上午,刚从单位到达二印宿舍,谭金泰马上就为车子充电。电线从1楼卫生间窗户穿过,直接插到车头前。

在2010年,谭金泰买第一辆电动汽车的时候,身边的人觉得他有些不可思议。

“总要有第一个吃螃蟹的人嘛!”谭金泰一点也不在意别人的说法。2.98万元就把车开回家了。

“当时想买一辆电动汽车,最主要的是不用考驾照,也不用挂牌和交保险,挺划算!”谭金泰给记者算了一笔账,买车挂牌,再买上交强险什么的,差不多下来又要一万多块钱。

谭金泰是普通的上班族,从家到单位,大约7.5公里的路。购买电动车后,谭金泰每天上下班开,顺带超市买菜,驾驶体验让他比较满意,“行驶安静,速度可以到50多码,行驶也特别安稳。”

白天开,晚上充电,谭金泰住一楼,车子停在楼下,直接配一根充电线连到室内充电,家用三座插孔即可充电。车子充满电需8到10多个小时,充满后最多一次他开过10

公里。“要是继续开,剩余电量就在警报线以内,对电池有损害。”

而现在这辆比德文的电动汽车已经开了两年多的时间,跑了7000多公里。

在谭金泰看来,电动汽车好处也很明显,“起步平稳,车内没有汽油气味,较安静,轮胎也进行了降噪处理,很不错。”

谭金泰告诉记者,自己充一次电8到10个小时,充完电冬天能跑60到70公里。夏天的时候天气热,充完电能跑100公里。谭金泰充一次电能跑五天左右。每小时最高40公里。现在自己一个月要充八次电左右,一次要费5度电,现在一度电0.55元左右,一月用电不到25元钱。

而电动汽车车主刘建华算了一笔账。过去开燃油车,每个月跑1000公里左右,需至少500元油钱。现在电动车入手5个多月,已开了8700公里,1度电可以跑10公里,每个月只比以前多付电费90多元。刘建华认为,只要不出远门,开电动车很方便。而刘建华从家到单位,大约10公里路,此前曾开过一辆二手的奇瑞QQ轿车。



20日,在比德文产业园,工作人员正在检测电动汽车的线路。 本报记者 吴凡 摄

## 充电不便、电瓶贵 缺点挺明显

经过几年的更新换代,电动汽车的车型越来越多,也越来越高档,四座、四开门,从外观看,跟一般的汽车差异不大。但电动汽车的电池续航能力普遍低下,而且成本高,能占到整车造价的一半左右,寿命也较低,充电也麻烦,缺点挺明显。

“电瓶贵!”谭金泰告诉记者,行驶的公里数到了之后就需要更换新的电瓶。整车上的一套电瓶八块全换下来,需要近7000元钱,这还是要把旧电瓶折算到里面的钱。

开了两年的车,谭金泰的电动汽车就换过一次电瓶,一块电瓶就得800多元钱。谭金泰说,“电动汽车的花费算算跟燃油汽车的花费相差不多,两年下来,电瓶全换一套要6000元钱,而两年省下的油钱也差不多这些钱。”

电瓶贵,这还不是让市民对购买电动汽车犹豫的主要原因。充电不方便才是很多市民对电动汽车望

而却步的主要理由。“在路上没电了,没有充电站。去趟县市区和外地更是不可能。”准备买车的韩伟直言,电瓶又贵又重,一块要40斤,整车的8个电瓶就要320斤,家住高层,扯电线不现实也不安全。

“我这是住的近,只要把充电的装置设置好充电就行,但是住高层怎么办?没法充电啊,总不能一块一块的电池往楼上运吧。”谭金泰说。

有着4年驾龄的司机徐国伟说,“电动汽车节能环保,价钱又便宜,又不会有油荒,但就是充电问题不好解决。”

世纪泰华有充电桩,但工作人员告诉记者,这里充电最多的是电动自行车,电动汽车非常少。

谭金泰告诉记者,充电点太少,也不知道具体的位置,只希望相关企业能多安装些充电点。只有充电方便了,电动汽车才能普及。

## 突破电池技术瓶颈 将迎来爆发式发展

“普通市民买车,首先考虑价格,其次是行驶里程。环保与否,并非首要考虑。”业内人士分析,一般电动汽车的电池续航能力普遍低下,同时电池成本高,约占整车造价70%左右,电池寿命又较低,这都是制约电动汽车发展的因素。

“电动车电池一般具有难以大直流快速充电、续航能力差、寿命短等问题,现有电池品种要解决所有这些问题,仍然很难。”谭金泰告诉记者,自己车上的电瓶是铅电池,现在的电池已经换成锂电池的了,相比两年前又是更大的进步。

对此,业内人士告诉记者,“在北京等地,已经有了‘车电分离、换电为主’的电动汽车运营模式。”由于“车电分离”,消费者不需要购买昂贵的汽车电池,也不需要等待漫长的充电时间,只要租赁充满电的电池就可以上路行驶。

而大多数的市民认为,电动汽车价电瓶更换频繁,消费者难接受。对此,山东梅拉德能源动力科技有限公司总经理舒欣认为,只要突破电池技术瓶颈,电动汽车会成为未来发展趋势,并迎来爆发式发展。