

降低风阻能不能提升车辆续航？网友各执一词，你觉得如何？

来源：吴天琪 发布时间：2025-11-12 22:12:01

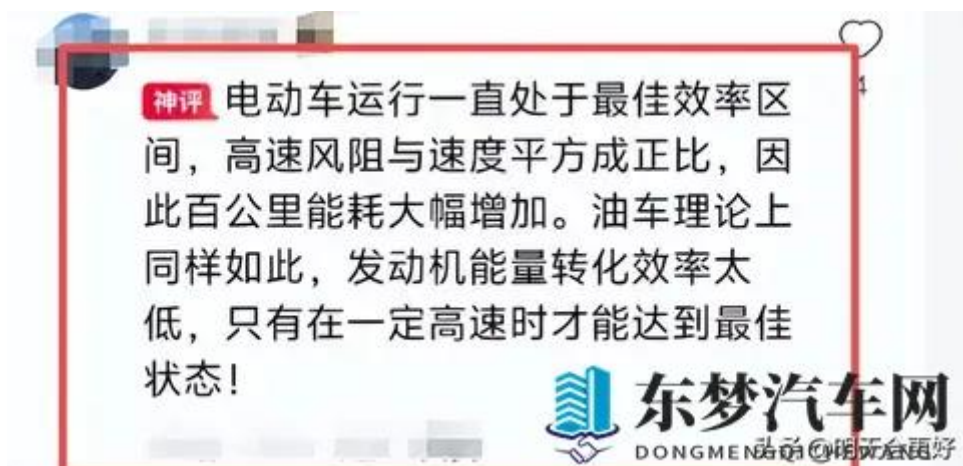
开过车的都知道，如果车速达到车辆设置的标准，车窗就会自动上锁，这样不仅仅是为了安全，也有降低风阻的、减少汽车损耗的理念。

车速一旦提起来，如果还开着窗户，不仅非常危险，还会增加风阻，不仅如此车速过高，高速行驶时带来的风对人也非常不适，所以一般高速行驶时都会关闭车窗。



这里有网友表示：现在开车行驶时，风阻越大耗油、电越多，简直就是“吸血鬼”。

这里说到风阻让我们想起初中物流课老师讲得：跑得越快、风阻越大；所以开车也是，开的越快，风阻越大。而随着风阻越大，耗油、电量也越多，所以如果车企能降低风阻带来的限制，也变相提升了续航、降低了油、电耗。



某车企将原来车门把手改成隐蔽式门把手，也称是为了降低风阻。虽然有许多网友表示，这种设计无异于跟“掩耳盗铃”一样，没啥作用，但是至少还是有人提出这个理论了。

毕竟有人做过实验！



当车辆车速超过 80km/h，风的阻力就比轮胎蹭地面的阻力更费电，而在高速上跑到 120km/h 时，70%-80% 的电都用在 “对抗风” 上；

所以只要能变相降低开车时带来的风阻压力，那么肯定是可以提升车辆续航、从而降低油车油耗、电车电耗了。

甚至有人提出。

燃油车：高速时发动机效率会变高，能 “抵消” 一部分风阻的消耗，风阻只占 50%-60% 的能耗；电动车：电是 “直给” 的，风阻消耗多少电，就少多少续航，没地方 “补”。而且空调这些耗电少，风阻的 “存在感” 就更明显了。

一些车企表示：拼命 “减风阻”？比加电池划算多了！

所以一些车企眼看电池技术现在没办法更进一步，就先开始着手搞降风阻提升续航了，只要能有效降低风阻带来的损耗，那么售卖车辆时就可以将车辆续航说高点，这个就是车企的套路。

网友对此也是议论纷纷，描述出自己的看法。

网友评论：电动车运行一直处于最佳效率区间，高速风阻与速度平方成正比，因此百公里能耗大幅增加。油车理论上同样如此，发动机能量转化效率太低，只有在一定高速时才能达到最佳状态！

网友评论：理论续航都是用底盘测功机测的，模拟出的风阻是用厂家的理论最低风阻系数算出来的。那肯定跟实际差异大了去。另外闷踩电门放电电流大，电池效率也会快速降低到80% 90%。如果电机再发热，再打个九折。不停的折上折，真实续航不就露馅了

网友评论：呵呵，明明是电机不行怪风速，理论上讲风速是不会改变能耗的，空气阻力从来没变，速度和助力是正比的，不会越快助力翻倍，电机是速度越快能耗越大主要是引力造成的。

但是立马遭到网友反对：连发动机有效功率的变化曲线都不知道。你就不要在这里没完没了的用生活中你看不懂事例，来反证你物理知识的匮乏了！

网友们各执一词，有的人觉得电动车运行一般跟风阻成正比，这是测试过的，所以如果跑高速那么损耗是正常的，油车也是如此，油车发动机转化效率低，高速上才能突出优势。

而有的人觉得这个跟风速、风阻没关系，损耗过高完全是引力引起的。在高速上的损耗都是大气引力与车辆自身性能有关。

最后看完文章与网友的描述你们怎么看？你觉得降低风阻能不能有效提成车辆续航？

你觉得网友说的那边对，那边错？欢迎评论！

#创作者##头条创做挑战赛##头条创作挑战赛#

HTML版本：[降低风阻能不能提升车辆续航？网友各执一词，你觉得如何？](#)