

韩国KOBA蓄电池55D23L-MF/12V60AH技术及规格

产品名称	韩国KOBA蓄电池55D23L-MF/12V60AH技术及规格
公司名称	德尔森电源青岛有限公司
价格	100.00/只
规格参数	品牌:KOBA 型号:55D23L-MF 产地:韩国
公司地址	城阳区正阳中路216号泰盛城建大厦312-2室
联系电话	15020022798

产品详情

韩国KOBA蓄电池55D23L-MF/12V60AH技术及规格

韩国KOBA电池成立于1944年，是一家生产铅酸电池、AGM电池、阀调式密封电池的企业，为了提供客户电力需求，KOBA不断研发创造一个精实以客户为导向的产品。

KOBA

2013年8月发表一系列UHPB高性能电池，以高容量、高性能与的耐用性，来满足高性能需求的客户。

这款UHPB电池，配备KOBA核心技术X-Frame和GPS(板保护系统)，为了满足客户需求，新的UHPB电池，比较自家MF标准型电池，了30%冷启动电流，增加25%的寿命，不仅电力输出，更针对X-Frame的技术开发，更先进的生产技术我们做的每一颗电池质量，再加入板保护系统GPS减少老化的速度使寿命更长。

韩国KOBA蓄电池继续以的技术与，包括混合动力车所使用的AGM电池，在市场上获得ISO9001、ISO14001、TS16949认证，管理体系认证，以及产品可靠性R-MARK的认证。关于电池生产KOBA超过60年经验，从工业电池、混合动力汽车、风力及太阳能电力储存电池，参与性的能源储存设备供应，使您的佳选择。

韩国KOBA电池进行全方位的汽车、商业、海洋、工业和休闲车电池。KOBA电池更持久的电池。

Korea Koba battery carries out a full range of automotive, commercial, marine, industrial and recreational vehicle batteries. Koba batteries are more durable batteries.

韩国KOBA电池成立于1944年，是一家生产铅酸电池、AGM电池、阀调式密封电池的企业，为了提供客户电力需求，KOBA不断*创造一个精实以客户为导向的产品。

Korea Koba battery was founded in 1944, is a production of lead-acid batteries, AGM batteries, valve regulated sealed battery enterprises, in order to provide customers with power demand, Koba constantly * to create a customer-oriented products.

KOBA 2013年8月发表一系列UHPB高性能电池，以高容量、高性能与优越的耐用性，来满足高性能需求的客户。

Koba published a series of uhpb high performance batteries in August 2013, which meet the needs of high performance customers with high capacity, high performance and superior durability.

这款UHPB电池，配备KOBA*技术X-frame和GPS(极板保护系统)，为了满足客户需求，新的UHPB电池，比较自家MF标准型电池，提高了30%冷启动电流，增加25%的寿命，不仅电力输出提高，更针对X-frame的技术开发，更*的生产技术提高我们做的每一颗电池质量，再加入极板保护系统GPS减少老化的速度使寿命更长。

This uhpb battery is equipped with Koba * technology X-frame and GPS (plate protection system). In order to meet the needs of customers, the new uhpb battery, compared with its own MF standard battery, increases the cold start current by 30% and increases the service life by 25%. It not only improves the power output, but also aims at the technical development of X-frame and improves the quality of every battery, Add the polar plate protection system GPS to reduce the aging speed and prolong the service life.

韩国KOBA蓄电池继续以*的技术与*，包括混合动力车所使用的AGM电池，在*市场上*ISO9001、ISO14001、TS16949*，环保管理体系*，以及产品可靠性R-MARK的关于电池生产KOBA*60年经验，从工业电池、混合动力汽车、风力及太阳能电力储存电池，参与*性的能源储存设备供应，使您的佳选择。

Koba batteries in Korea continue to use * technology and including AGM batteries used in hybrid electric vehicles, ISO9001, ISO14001, TS16949 environmental management system and product reliability r-mark * in * market. About 60 years of experience in Koba * battery production, from industrial batteries, hybrid vehicles, wind and solar power storage batteries, to participate in the supply of * energy storage equipment, making you a good choice.

新电池充电

蓄电池的充电称为初充电，初充电对蓄电池的使用寿命和电荷容量有很大的影响。若充电不足，则蓄电池电荷容量不高，使用寿命也短；若充电过量，则蓄电池电气性能虽然好，但也会缩短它的使用寿命，所以新蓄电池要小心谨慎地进行初充电。对于普通蓄电池在使用前一定要按充电规范进行初充电。对于干荷电铅蓄电池，按使用说明书，虽然在规定的两年储存期内若需使用，只要加入规定密度的电解液搁置15min，不需要充电即可投入使用。但是，如果储存期超过两年，由于极板上有部分氧化，为了提高其电荷容量，使用前应进行补充充电，充电5h-8h后再用。

补充充电

有些驾驶员常忽视对在用车蓄电池的补充充电。由于蓄电池在车上充电不彻底，易造成极板硫化；同时，在使用中充、放电的电量是不平衡的，倘若放大于充电而使蓄电池长期处于亏电状态，蓄电池极板就会慢慢硫化。这种慢性硫化，会使蓄电池电荷容量不断降低，直到起动无力，大大缩短蓄电池的使用寿命。为使蓄电池极板上的活性物质及时得到还原，减少极板硫化，提高蓄电池电荷容量，延长其使用寿命，对在用车蓄电池应定期进行补充充电。

过充电

蓄电池经常过量充电，即使充电电流不大，但电解液长时间“沸腾”，除了活性物质表面的细小颗粒易于脱落外，还会使栅架过分氧化，造成活性物质与栅架松散剥离。

极性充反

由于蓄电池正负极板材料不同，除了活性物质外，负极板还添加了硫酸钡、腐殖酸、炭黑和松香等材料，用来防止负极板收缩和氧化。另外，每个单格蓄电池的负极板数又总是比正极板数多一片，而且负极板比正极板略薄。当进行蓄电池的初充电或补充充电时，若不注意极性，会使蓄电池充反，使正、负极几乎都变成粗晶粒的 $PbSO_4$ ，造成蓄电池电荷容量不足，不能正常工作，甚至导致蓄电池报废。因此，充电时一定要注意极性，切不可极性充反

密度“宁小勿大”

有些驾驶员认为，电解液密度越大，蓄电池的放电程度就越低，蓄电池的端电压就越高，电荷容量就越大，并且可防止冬季电解液结冰而冻坏蓄电池，因而在调整电解液密度时，不仅使原始电解液密度高于规定值，而且在正常使用中需补加蒸馏水时也习惯补加一些不同密度的电解液，结果使电解液密度越来越高。其实这种做法是非常错误的。

电解液密度作为衡量蓄电池放电程度的一个重要标志，是以原始电解液密度已经确定为前提的，补加不同密度的电解液，只意味着提高原电解液的密度，即使测得的电解液密度较高也不能说明其放电程度就低；提高电解液密度可提高蓄电池端电压和电荷容量是相对而言的，一方面提高电解液密度可以提高蓄电池的电动势，使其端电压和电荷容量增加，但另一方面电解液密度过大，电解液粘度增加、内阻增大，使其渗透能力降低，反而会使蓄电池端电压和电荷容量下降，而且电解液密度过大还会造成极板硫化和隔板腐蚀等多种问题，使蓄电池使用寿命降低。

忽视电解液液面高度的检查

应定期检查蓄电池电解液液面高度。若电解液数量不够，会导致极板上部与空气接触而硫化，降低蓄电池的电荷容量，缩短其使用寿命。一般在冬天半个月检查1次，夏天高温水易蒸发，应每周检查1次。电解液液面高度一般为高出极板防护网10mm-15mm。下限标记，所以电解液液面只要在规定范围内即可，虽然使用中不需要添加蒸馏水，但也应结合汽车定期维护检查电解液液面高度，不符合要求时应进行调整。

电解液液面“宁高勿低”

有些驾驶员在给蓄电池加注电解液或补加蒸馏水时，对其液面高度往往采取“宁高勿低”的错误做法。电解液液面过高，在车辆行驶过程中，电解液很容易从通气孔溢出而腐蚀极柱，造成极柱接触不良或早期损坏。聚积在蓄电池盖上的电解液会使正、负极柱连通而构成回路，致使蓄电池自行放电。同时电解液液面过高会造成蓄电池内部压力过大，严重时还会造成蓄电池爆炸。

随意添加

在蓄电池日常维护中，当电解液不足时，一般应补加蒸馏水。但有时电解液减少是由于蓄电池壳体破损出现裂缝或加液孔盖扣不严使电解液泄漏而造成的。而有些驾驶员往往在检查液面高度时不注意区分是因蓄电池壳体破损或其他原因造成电解液泄漏，还是正常损耗，只要电解液液面一降低就加蒸馏水，结果造成电解液密度明显降低，使蓄电池不能正常工作。还有些驾驶员常常在收车后添加蒸馏水，结果所添加的蒸馏水不能与蓄电池原电解液充分混合，因而极易使蓄电池产生自行放电或损坏蓄电池极板，在严寒地区还会造成蓄电池局部结冰现象，影响蓄电池的使用寿命。反之，若在出车前给蓄电池添加蒸馏水，由于汽车在行驶中发电机不断给蓄电池充电，可使所加的蒸馏水与蓄电池内原电解液充分混合，蓄电池性能不会受影响。因此应在出车前添加蒸馏水，而不宜在收车后添加蒸馏水。

随意添加电解液

在汽车使用过程中，经常遇到蓄电池使用一段时间后，出现存电不足、电解液密度减小或缺水的现象。有些驾驶员不懂蓄电池的技术性能，误认为只要添加电解液就可以使其恢复工作能力。殊不知，这样会导致蓄电池电解液密度不断升高，这不但会使其内阻增大，端电压迅速下降，而且还会因电解液黏度增加，渗透能力变差，使蓄电池电荷容量降低。在使用过程中，电解液密度减小并不是硫酸消耗了，而是随着放电的进行，存电量的减小，硫酸逐渐转移到两极板上，与活性物质生成硫酸铅，使电解液密度减小，放电越多电解液密度越小。因此当蓄电池电解液密度下降时，应及时对蓄电池进行补充充电，切勿随意添加电解液。

检查

操作前检查

1. 对车辆进行常规检查（机油、水、线束等），检查蓄电池外观，检查发电机皮带、连接线路是否牢固。
2. 救援车应停在故障车电瓶放置的一侧，特殊情况下可停在被救援车的另一侧或正前方。
3. 确定故障车电瓶正负极位，检查有无腐蚀接触不良现象。
4. 故障车蓄电池电压较低时，须先使用救援车进行充电5—10分钟。启动故障车前应关闭救援车发动机。
5. 故障车启动成功后，要检查发电量（13.5~14.5V）及发动机工况，5—10分钟后方可解除连接，禁止使用串联方式连接蓄电池。

连接

将搭车线的一端与故障车蓄电池正极相连，搭车线的另一端与救援车蓄电池正极相连接；

将负极搭车线与故障车发动机缸体本身或缸体上的金属部件相连接，另一端与救援车缸体或搭铁部位连接。不要将连接线接到蓄电池负极上（会产生火花点燃从蓄电池内逸出的可爆气体）。

档位放置在空档位置，并拉紧手制动，关闭被救援车的所有用电设备。

救援工应站在被救援车的侧面，并确认被救援车前方无人。通知客户踩下离合器踏板（手动挡）或制动（自动挡），试起动故障车，同时检查连接处有无不实或过热现象，如有应立即停止着车，排除隐患后再进行试启动。

启动成功后检查故障车发电量，如正常需将故障车高怠速运转5--10分钟后，摘取被救援车辆的负极搭线，然后再取下故障车负极搭线，依次取下故障车及救援车正极连线，并告知车主故障车至少运转30分钟后方可灭车，并需前往修理厂进行检查。

注意事项：

1. 搭车过程中，不要让连接线与发动机舱内的旋转部件接触，
2. 不可面对蓄电池---有被酸灼伤的危险

应告知客户事项

1. 查明蓄电池亏电原因：用电设备是否关闭？静止状态释放电流（普通车型应小于10毫安，应小于80毫

安)，防止氧化，是否加装防盗器等用电设备？

2. 蓄电池的使用寿命是两至三年；非免维护蓄电池（电极桩头）需定期进行养护检查电解液及蓄电池盖放气孔

3. 启动成功后，发电机发电量应在13.5~14.5V左右，使发动机转速在1500转/分钟以上，运转二三十分钟，如发电量比较低，须提示客户至维修厂检查发电机及调节器

4. 发电机皮带松紧度（使用5~10kg力按下皮带，产生挠度一般为10~15mm）

5. 蓄电池寿命

6. 发电机，继电器、皮带

7. 用电设备，静止状态下释放电压

韩国KOBA蓄电池55D23L-MF/12V60AH技术及规格