

## 湛江劲博蓄电池授权经销商

产品名称	湛江劲博蓄电池授权经销商
公司名称	北京金业顺达科技有限公司
价格	20.00/只
规格参数	
公司地址	北京市昌平区回龙观镇昌平路380号院11号1至2层4单元102
联系电话	18001283863

## 产品详情

(1)检查劲博蓄电池的外观对于新购的电池，要观看是否有完好的标识，如型号、标称电压、生产日期等。另外，还要检查是否有破损、漏液、变形等问题。终止电压是蓄电池出现过放电现象时，不致造成极板损坏所规定的放电极限电压值。

(2)检测蓄电池的电压用表的直流挡，选量程略大于标称电压，红表笔接电池的正极，黑表笔接电池的负极，此时测出的电压为空载电压，电压值应不低于标称电压 对新电池是这样。将负载电阻阻值大小由厂家规定接于电池的证、负极之间，然后用上述的方法测量电池的电压，此时测出的电压值，就为负载电压工作电压，此值应近似标称电压 新电池，说明电池是好的，如果测出的电压比标称电压低得很多，说明电池已不能继续使用。

## 过放电

考虑组内单体电池，必有相对的过放电情况。在放电后期，电压接近马尾曲线，组中单体容量正态分布，电压分布很复杂，容量小的单体电压跌落得也就早、快，若这时其它电池电压降低不是很明显，小容量单体电压跌落情况被掩盖，已经被过度放电。？

观察单体过放情况，进入马尾曲线以后，若电流持续较大，电压迅速降低，并很快反向，这时电池被反方向充电，或称被动放电，活性物质结构被破坏，另一种副反应很快发生，过一段时间，电池活性材料接近全部丧失，等效为一个无源电阻，电压为负值，数值\*\*\*于反充电流在等效电阻上产生的压降，停止放电后，原电池电动势消失，电压不能恢复，因此，一次反充电足以使电池报废。

## 蓄电池连接时

(1)正负极正确。

(2)接触严密，接触电阻要小，不松动。

(3)将电池接线柱和连接条上氧化层用刮刀刮掉，在铅螺丝和螺丝帽上涂一层凡士林，拧紧铅螺帽后再涂一层凡士林。

劲博蓄电池JP-HSE-12-10 12V10AH参数及规格蓄电池的收纳容器不得为密封构造，收纳容器请务必设置通往外部的通气孔。若在金属制的收纳容器内使用蓄电池，则为了避免蓄电池因电槽（外壳）破裂而产生漏液，导致收纳容器或固定架与蓄电池之间形成漏电回路，请在两者之间配置具耐热、耐酸性且不会因固定时的应力而造成破损的绝缘片或绝缘匣，或者将蓄电池装入绝缘袋中。上述绝缘物请使用不会在表面附着油脂类、或由绝缘物内部渗出有机物之绝缘物。蓄电池请勿与含有可塑剂的乙烯绝缘带、绝缘片或溶剂、油脂等接触。使用不同种类、容量、批号电池串联，或并联组数超过三组以上，或循环使用，请事先与本公司联络。

我觉得，只要我们坚持自主研发，我自淡然应对。首先，规定并未明确说明使用未进入名单的企业产品拿不到补贴；其次，即使真的拿不到补贴，规定也未禁止使用，只是缺少\*\*  
\*，成本高了而已。

对于新能源汽车企业，我觉得每家企业都应该有自己的市场定位与打法；如果我们的市场

定位是给用户尽可能安全、尽可能高质量的产品，我们是否有为了更高的质量，放弃\*\*\*的勇气。我一直觉得，新能源汽车企业，从一开始就要学会面对市场独立成长，而不能总是靠\*\*\*的奶水苟延残喘。

那么如何才能面对市场独立成长呢？我觉得核心的是要有自己的核心技术，并且加大研发投入，不断的掌握更多、更新的核心技术。

我们不能再总是把所有核心技术都统统交给歪果仁进行开发，这样做的结果会造成像传统汽车我们没法掌握的发动机技术一样，始终受制于人；更可怕的是，我们有些厂商不仅把所有核心技术都交给外国公司进行开发，还依靠国内强有力的\*\*\*资源优势，利用国家补贴抢占市场。

由于电动汽车电池成本常常高达整车成本35%以上，国家每年高昂的补贴费用，并未能真正用在提升中国新能源汽车的技术水平上，而是用来帮助国外厂商提升自身技术去了。如果我们能国家的补助都用到自主核心技术的开发上来，对于整个行业的发展，善莫大焉。

主流：锂电池

镍氢电池：混合动力汽车的护法

镍氢电池是由氢离子和金属镍合成，电量储备比镍镉电池多30%，比镍镉电池更轻，使用寿命也 longer，并且对环境\*\*\*。镍氢电池的缺点是价格比镍镉电池要贵好多，性能比锂电池要差。镍氢电池主要应用在混合动力汽车（HEV）和消费类电器产品两大领域，在HEV领域占据90%以上的应用份额，商业化的代表是丰田的普锐斯。

磷酸铁锂电池：电动汽车电池的新贵

磷酸铁锂电池属于锂离子二次电池，主要用作动力电池，而且它的放电效率较高，倍率放电情况下充放

电效率可达到90%以上，而铅酸电池大约为80%。在电池中，磷酸铁锂电池的安全性也高于其他的电池，理论寿命可以达到7~8年，实际使用寿命大约为3~5年，性能价格比理论上为铅酸电池的4倍以上。缺点是，磷酸铁锂电池的价格较高，而且，电池容量较小，续行里程短，而且报废后基本上不能回收再利用，没有可回收价值。综上所述，磷酸铁锂电池在电动汽车上的应用，会使整体的成本提升，而且电池不可回收利用，这样会造成资源的浪费和消耗。

我国磷酸铁锂产业近年来得到了快速发展，从提交的申请数量看，我国磷酸铁锂领域申请数量排名全球，但是在全球磷酸铁锂的主要供应商中，却没有看到中国企业的身影。也就是说，尽管我国在该领域提交的相关申请数量多，但质量有待提高，真正实现产业化的数量较少。

尽管电池种类繁多，但以上几类电池多数还处在实验室研发阶段，离量产还有一段距离。

美国阿贡国家实验室（Argonne National Laboratory）进行的一个为期五年的电池研发项目已经过去了四年时间，负责研发的工程师表示在短期内，电池市场上锂离子的地位还难以被撼动。

提到锂离子电池，这里就不得不提一下代表着中外电芯技术代表的比亚迪和特斯拉。比亚迪的电动汽车搭载的是磷酸铁锂方块结构的电芯，而特斯拉搭载的是三元锂18650结构的电芯。虽然磷酸铁锂电池有较好的循环稳定性能，成本也比较低。但目前，比亚迪的单体电池，能量密度已经达到了130Wh/kg。几乎已经到达了能量密度的天花板。对于高能量\*\*  
\*的追求，三元材料也是电极材料的重要方向，而18650电芯是目前成熟的一种卷绕式锂离子电芯，它一致性好、寿命长、产量高、充放电性能好成为目前\*\*\*纯电动车的可以选择，这也是特斯拉选择18650作为它的电芯方案的原因。18650电芯存在的问题是它的PACK成组技术难度比磷酸铁锂电池大很多。