

耐康T-POWER蓄电池NP150-12 技术及参数

产品名称	耐康T-POWER蓄电池NP150-12 技术及参数
公司名称	北京盛达绿能科技有限公司销售部
价格	.00/件
规格参数	
公司地址	北京昌平
联系电话	18053081797 18053081797

产品详情

耐康T-POWER蓄电池NP150-12 技术及参数

耐康蓄电池特性；

1. 密封性：采用电池槽盖、极柱双重密封设计，防止漏酸，可靠的安全阀可防止外部H₂、O₂和尘埃进入电池内部。2. 免维护：H₂O再生能力强，密封反应效率高，因此在耐康T-POWER蓄电池NP150-12 技术及参数整个电池的使用过程中无需补水或加酸维护。3. 安全可靠：无酸液溢出，可靠的安全阀的自动闭合，防爆设备的装置使赛能电池在整个使用过程中更加安全可靠。4. 长寿命设计：计算机精设计的耐腐蚀铅钙铅合金板栅、ABS耐腐蚀材料的使用和极高的密封反应效率保证了HE蓄电池的长寿命。

蓄电池使用优点

1、 HE蓄电池大电流放电能力极强，大电流放电能力反映出制造技术高低的重要指标，也是对汽车电池基本的品质要求。

2、 小规格的HE蓄电池，其CCA值是其额定容量的10倍以上，中规格的是8-10倍；大规格的是6-8倍。而普通铅酸蓄电池一般CCA值仅是其额定容量的4-6倍。

3、 使用寿命长，保用寿命24个月。

4、 HE蓄电池可大电流快速充电，可用0.1~0.3C电流充电，充电时间可耐康T-POWER蓄电池NP150-12 技术及参数大大缩短。

5、 充放电无记忆，HE蓄电池无论是高压区域或低压区域可进行充电，绝无

记忆。（所谓记忆效应：意思是说电池好像记忆用户日常的充放电幅度和模式，日久就很难改变这种模式，不能再做大幅度充放电），铅酸电池低压区有记忆。

UPS电源不宜侧放，应保持进风孔与出风孔通畅；负载与UPS电源连接时，须先关闭负载、再接线，然后逐个打开负载，严禁将电动、复印机等感性负载接入UPS，以免造成伤害。将UPS接到专用的带有过电流保护装置的插座上时，所用电源插座应接保护地端；无论输入电源线是否插入市电插座，UPS输出都可能带电。要使U耐康T-POWER蓄电池NP150-12技术及参数PS无输出，须先关掉开关，再取消市电供应。

充电有技巧新购置UPS电源后，要将UPS插入220V市电电网中，充电至少12小时以上，以确保电池充电充分。否则，蓄电池的实际可供使用的容量将大大低于蓄电池的标称容量。若UPS电源长期不用。应每隔2~3个月开机24小时，让其充电充分，并让UPS电源处于逆变器工作状态下2~3分钟，以保证电池的正常寿命。UPS电源一旦接通市电，即开始对电池组充电，持续按开机键1秒以上进行开机，即开启逆变器。

消费者开始关心车载电脑的芯片减配，调查“刹车失灵”的底层数据，为车内摄像头带来的隐私风险担忧……

这些新形式及问题都来自车企对新技术的应用，或是对旧的电子电气架构的改造。

传统车企在智能化上欲壮士断臂，才会出现大众集团高管开会邀请马斯克出席，这样匪夷所思的画面。

几天前，上市不到1年的新款奔驰S580，在美国市场宣布召回共9120辆，原因是“来自ECU（电子控制单元）模块程序写入错误，可导致发动机启动后熄火，随后无法重新启动”，厂家给出的解决办法是将车开到经销商处耐康T-POWER蓄电池NP150-12技术及参数升级软件。

开回去修？问题是其中的1000辆很可能已经从天津港销往内地，这些车难道要送回美国去升级？

这也许是个玩笑，德国造车的思维是很严谨的。举个例子，德国汽车行业技术刊物ATZ extra特刊说，新款奔驰S为智能汽车的电气安全设计了两套供电体系，防止意外断电。

但严谨的反面就是束手束脚，新款奔驰S全车ECU总数超过100个，但仅有50多个电子元件可以OTA升级，这就造成近半数的ECU出现问题时，只能将车开到售后解决。

相比之下，很多新造车企业都敢提供全车OTA升级，它带来的直接便利就是节省时间。消费者不必往返于售后中心，不用排队，只要有无线网络就能解决全部电子程序的问题。

传统造车的根本问题，是从设计、耐康T-POWER蓄电池NP150-12技术及参数研发到整车架构，都无法满足信息时代快速发展的需求。一直以来汽车的进化都是在过去的基础上缝缝补补。

早期的汽车靠纯机械结构满足驾驶需求，而后续产生的电子系统都是以辅助机械功能的思维设计的，自然无法满足数字时代的需求。

汽车的电子电气架构庞大且复杂，电子元件至少数百起步，并且跨越底盘、动力、座舱、驾驶多个系统。

首先，认识下主要影响汽车智能化的电子电气架构：E/E架构，也称EEA（Electrical / Electronic Architecture）。它是对整车软硬件进行系统设计的方案，它的目的是实现高效的信号传输、系统布置等。但每个耐康T-POWER蓄电池NP150-12技术及参数方案都有自己的瓶颈，E/E也是。

20世纪初，电气元件早应用在发动机上，直到1986年博世（BOSCH）开发出CAN总线，作为几十年来ECU数据传输的主要方式。现在路上行驶的大部分车辆，仍在以CAN总线为基础的分布式E/E架构。

CAN总线的优势是非常可靠稳定，符合汽耐康T-POWER蓄电池NP150-12技术及参数车复杂多变的使用场景需求。但CAN的缺点同样突出，它的大传输速率仅为1Mbps，且传输距离不能超过40米。

与现今的移动通信技术相比，它速率低下，甚至达不到3G网络的水平。后期博世也曾引入新的CAN总线协议，但本质都是修修补补。