

电池极性正确，正负极性端子有明显标志，便于连接。极板厚度与使用寿命相适应。使用期间安全阀自动开启闭合，闭阀压力在1kPa~10kPa范围内，开阀压力在10kPa~49kPa范围内。电池之间连接条的压降，蓄电池在大电流放电后，极柱不熔断，其外观不出现异常。电池的密封反应效率不低于95%。蓄电池具有很强的耐过充能力和过充寿命。电池的组合适装具备抗7级地震能力。后备电源蓄电池间接线板、终端接头选用导电性能优良的材料、并具有防腐蚀措施。

蓄电池技术特点：1、极板与板栅：加厚的极板和板栅，保证了长久的使用寿命；2、隔板：超细玻璃纤维隔板；3、外壳材质：ABS塑料，可用FV0防火型材料；4、安全阀：安全低压力阀。产品特点：安全、可通用性能好、可靠性高、设计寿命：10年连接好电池与测试仪，按动测试仪“电池修复”功能按钮，进行修复。测试仪自动进入三六小时去硫修复，三小时去硫时间之后自动转入工作模式“3”，既充电——放电——充电，充电电流为3A，放电电流为5A，测试仪自动显示放电容量和时间，非常直观。每次记录容量，反复三、四次直到容量不再上升为止。电池并联分流法：如果修复过程中电池温度上升很快，应减小充放电电流，这时可以把两只电池并联后接入一路测试仪线路上，充放电电流为原先的1/2（忽略内阻差异），效果也很好。（注意：如果并联的电池电压和容量差距较大时，用大于6A电流的二极管隔离电池或先单独给予预充电，以免电压和容量高的电池对另一电池引起冲击和影响。）

SKB蓄电池SK12-38 12V 12V38AH 12V 详细规格说明

到2026年，严格的二氧化碳排放目标将使所有乘用车中电动汽车/混合动力汽车（EV/HEV）份额达到38%，这意味着各种半导体技术和功率器件将获得56亿美元的市场机会。这是市场研究公司Yole Dedevelopment在《2021年电动汽车功率电子技术》中的判断。

有这么多种电动汽车

不管是EV还是HEV，都是电动汽车，或称之为xEV，其具体分类如下：

轻度混合动力电动汽车（MHEV）：使用内燃机（或热电机）和电动机的车辆，通常使用功率为10 - 20kW的辅助ICE电机，包括配备低压蓄电池的48V（轻度混合动力）车辆。

全混合动力电动汽车（全HEV、强HEV）：使用内燃机和电动机的车辆，电机由高压电池供电，能够为电机提供高功率，功率范围在70 - 170kW，不能从电网给电池充电。其电池能量容量相对较低（约2 - 5kWh），因此在e模式下行驶里程有限（几公里）；

插电式混合动力电动汽车（PHEV）：使用内燃机和电动机（像全混）的车辆，PHEV的电池可以从电网充电，因此包含车载充电器和充电插头。电池容量大于全HEV，通常约为9kWh。如果使用双向充电器，汽车可作为V2G（车辆到电网）和V2H（车辆到住宅）应用的电源。

增程式电动汽车（EREV）：是使用包括一个称为“里程扩展器”的辅助动力装置（APU）的电池电动汽车。这种小型发电机通常是内燃机（ICE），但也可以使用燃料电池。该发电机为蓄电池充电，蓄电池为车辆的电动机供电。这种布置称为串联混合动力传动系。里程扩展器不适于日常使用，只适用于驾驶员需要延长车辆行驶里程以到达下一个充电站的情况。

电池电动汽车（全电动汽车，BEV）：只有电机（无ICE电机），使用高功率、高能量容量电池（通常为30 - 100kWh），可从电网充电。如果使用双向充电器，汽车可作为V2G和V2H应用的电源。

燃料电池电动汽车（FCEV，FCV或氢动力汽车）：仅有电机（无ICE电机），通常被称为氢动力汽车，

实际上它是一种电动汽车，通过燃料电池堆从氢中产生电力。FCEV包含电池（或超级电容器组），以实现某些功能，如制动能量回收等。其电池为高压电池，通常具有低能量容量（几kWh）。一些FCEV使用更大的电池（约10kWh，可从电网充电，类似于PHEV，以实现更清洁的驾驶（假设充电用电由清洁可再生能源产生，如光伏或风能）。FCEV汽车中的双向充电器可作为V2G和V2H应用的电源。

新能源汽车（NEV）：中国政府使用的术语，包括PHEV、BEV和FCEV等。新能源汽车的提法可以使国家出台的政策有更好的持续性，涵盖更多的技术迭代，有助于实现平滑的过渡。通过阶段性调整、退出机制，不断鼓励企业尝试新的技术。在传统汽车上，中国和国外的差距太大，尤其是发动机等，涉及的技术壁垒很高。搞新的东西，跟国外的差距不大，才能避免将来被国外技术淘汰。

近年来，xEV市场发展很快，得益于各国政府承诺2050年将实现碳中和。采用电动汽车是减少二氧化碳排放的关键，主机厂、Tier 1和功率半导体厂商将伴随电动汽车的增长而演变。

在xEV应用中，系统层面涉及主逆变器和发电机、升压转换器、DC - DC转换器、车载充电器；器件封装类型包括分立式、电源模块；功率器件种类有硅MOSFET、硅IGBT、硅BJT（双极晶体管）、碳化硅（SiC）MOSFET和氮化镓（GaN）HEMT等。

BEV引领高压技术

随着严格的二氧化碳减排及各国的碳中和目标，汽车工业朝着汽车电气化迈出了一大步。虽然每个主机厂的电气化战略各不相同，特别是在不同地区，但他们有一个共同的目标，即增加BEV在其车队中的份额。混合电气化仍然是未来10 - 15年的一个选择，尽管它不符合长期碳中和目标。

虽然有疫情的影响，全球电气化推动的BEV技术仍在加速，牵引逆变器、DC - DC、OBC（车载充电器）等不同转换器中的功率电子器件持续增加，EV / HEV系统在向48V过渡，电池趋势也从400V向800V转变。

电气化选择与转换器功率或电池容量的技术架构选择直接相关，这将导致不同车辆的性能特征完全不同。Yole预计，在未来五年内，随着汽车中增加48V电池，与MHEV相关的功率半导体市场仍将不断增长。此外，从混合动力汽车到BEV，每辆车的半导体含量将随电气化水平的提高而不断增加。

事实上，BEV正在推动这项技术加速发展，在这方面，用户显然要求在较短的充电时间内行驶更长的距离，同时还要降低成本。有几种方法可以增加行驶里程，例如优化电池设计以增加其能量容量或提高逆变器效率。另一方面，为了减少电池充电时间，世界各地都在部署大功率充电器（高达350kW）。为了避免与高电流水平相关的挑战，发展趋势是增加蓄电池电压。将电池电压从现在的400V提高到800V可实现更快的充电，还可以为汽车用户提供高附加值。

事实上，保时捷和现代已经采用了800V电池，其他公司也将效仿。由于主逆变器在更高的电压下运行，其功率半导体组件也必须具有更高的电压额定值，通常为1200V。从600V - 750V组件到1200V组件的转变，为一些供应商带来了新的商业机会，而其他供应商的业务则将有所减少。车辆电气化的选择，

SKB蓄电池SK12-38 12V 12V38AH 12V

详细规格说明以及不同的技术选择将导致主要主机厂采用不同的战略。