

# 奥特保蓄电池产品技术参数及特点

产品名称	奥特保蓄电池产品技术参数及特点
公司名称	北京盛达绿能科技有限公司
价格	.00/件
规格参数	
公司地址	山东省菏泽市牡丹区文化城17号楼0713室
联系电话	18053081797 18053081797

## 产品详情

### 奥特保蓄电池产品技术参数及特点

OTB奥特保蓄电池浮充使用模式：1、如果设备总是与电源连接，且处于充电状态，只是外电源停止时，由电池供电，这种情况下应当选择浮充充电模式。2、电池组每节电池的浮充充电电压设定范围应严格控制：在环境20℃时，2V电池的浮充电压为：2.25-2.30V,充电电流不大于额定容量值的25%A。3、浮充使用寿命主要受浮充电压和环境温度影响，浮充电压越高，电池寿命就越短。OTB奥特保蓄电池放电损害：放电时电池端电压低于规定的终止电压或多次过放电，过放电将给蓄电池带来严惩损害，使电池寿命提前终止。产品特征

1. 容量范围（C20）：7Ah—200Ah（25℃）
2. 电压等级：12V
3. 自放电小：2%/月（25℃）
4. 良好的高率放电性能
5. 设计寿命长：20Ah以下为5年、20Ah以上为10年（25℃）
6. 密封反应效率：98%
7. 工作温度范围宽：-15℃~45℃

### 奥特保蓄电池产品技术参数及特点

十几年前，新能源车还没普及时，市面上曾出现过一批增程式车型，比较有代表性的有雪佛兰Volt和宝马i3。但如今，这2款车型均已因销量惨淡而停产。

相比燃油车，增程式更贵；相比其他混动车，其节油性有所不及；相比纯电动车，增程式的概念又显得老旧。消费者很难找到一个必须买它的理由。

不过，在理想ONE横空出世后，增程式的地位就不一样了。

从2019年底开始交付，理想ONE仅用6个半月，便完成了交付万辆的里程碑。凭借出色的销售成绩，理想汽车在2020年7月底正式登陆纳斯达克。

一个月后，理想汽车在成都举办用户见面会，于是，文章开头的一幕出现了：李想用一连串“文明用语”，好好地问候了一番增程式的质疑者及其家人，尺度之大在汽车圈。

也正是这番话，引发了汽车圈不同混动流派的大规模冲突。

一周后，在大众汽车的媒体沟通会上，大众中国CEO冯思瀚突然向增程式开炮：“从单车角度看具备一定价值，但从整个国家和地球的角度来说，增程式是糟糕的方案。”

冯思瀚话音刚落，旁边的大众中国CTO又补一刀：“即使对单车来说，增程式意义也不大，我们几年前研究过它的可行性，但现在已经完全过时了。”

二人一唱一和，将增程式的价值彻底否定。

隔日，李想便在社交平台公开“约架”冯思瀚，甚至连时间、地点、车型都安排好了。

不过，这一次大众并没有接招，李想也只能暂时作罢。

后来的事情，大家都知道了。2021年开始，理想ONE不断刷新单月交付记录，成为了国内的中大型SUV。

人们很快就淡忘了“冯李”大战，但李想并没有。

2021年12月，理想汽车官方突然在微博晒出一张图片，表示理想ONE销量已经超过大众集团所有同级别车型销量之和。李想终于成功复仇冯思瀚，一雪前耻。

理想ONE的，未必完全来自增程式本身的优越性，李想对产品的定义能力同样发挥了巨大作用：他针对中国家庭的用车需求，在产品上进行了诸多创新，打造了一款现象级的“奶爸车”。

但比起过程，更有说服力的往往是结果：凭着理想的努力，增程式重归主流。

此后，国内的增程式车型接踵而至，包括问界M5、东风岚图FREE、长安深蓝SL03、哪吒S等。去年底，传奇人物李一男创立的汽车品牌“自游家”，正式发布产品，从定位到技术路线，都跟理想ONE如出一辙。

在增程式获得认可的同时，传统车企们也在持续精进各自的混动技术。

2021年初，比亚迪发布DM-i混动系统，一经推出，就凭借出色的产品力和性价比，迅速成为混动界的“超新星”。同年，长城、吉利、奇瑞也分别发布了全新的混动系统，“含金量”一个赛一个。

这些混动系统有一个共同点：都是基于串并联架构（下文统称为插混）打造，这种发动机、变速箱和电驱系统的有机结合，相比增程式的纯串联架构，无论是系统构造还是控制逻辑，都要复杂得多。

从此，国内的混动车便分成了“增程派”和“插混派”，双方谁也看不上谁。“增程派”觉得“插混派”只会搞技术，没有用户思维，“插混派”认为“增程派”是用落后技术割韭菜，道德上有问题。

2022年3月，魏牌摩卡PHEV上市时，CEO李瑞峰就表示：“新势力利用社会心理学，通过构建品牌优越感，掩饰技术上的缺失。”

李瑞峰的观点，一定程度上有客观事实支持，例如互为竞品的摩卡PHEV和理想ONE，前者在参数上几

乎形成了“碾压”之势。

但从销量来看，理想ONE现在是月销破万的大爆款，而摩卡PHEV的月销量还停留在3位数，这或许是李瑞峰反应如此激烈的重要原因。

双方的分歧，看似是由技术路线所引发，实则是由不同技术背景和思维模式所引发。

技术上，增程式结构简单门槛低，可以缩短研发周期，便于新品牌快速推产品，抢市场；而插混研发周期长，投入大，需要多年的技术积累才玩得转，一般是头部传统车企的选择。

在思维模式上，新势力更注重所谓的“用户体验”，只要技术上没有明显缺陷，就可以通过营销和服务去弥补；相反，传统车企更重视技术本身，在其他方面的投入自然相对少一些。

平心而论，无论是技术路线还是思维模式，都没有的好坏，只是各自选择了适合的打法。