

埃索EXOR蓄电池EX250-12 6-GFM250 储能电源

产品名称	埃索EXOR蓄电池EX250-12 6-GFM250 储能电源
公司名称	北京盛达绿能科技有限公司
价格	.00/件
规格参数	品牌:埃索EXOR蓄电池 型号:6-GFM250 规格:520*268*230mm
公司地址	北京市平谷区滨河街道南小区甲4号303室-20227(集群注册) (注册地址)
联系电话	17812762067 17812762067

产品详情

埃索EXOR蓄电池EX250-12 6-GFM250 储能电源

使用寿命后期极柱生长时的密封性能

- 1、性能好:正常使用下无电解液漏出,无电池膨胀及破裂。
- 2、放电性能好:放电电压平稳,放电平台平缓。
- 3、耐震动性好:完全充电状态的电池完全固定,以4mm的振幅,16.7Hz的频率震动1小时,无漏液,无电池膨胀及破裂,开路电压正常。
- 4、耐冲击性好:完全充电状态的电池从20cm高处自然落至1cm厚的硬木板上3次。无漏液,无电池膨胀及破裂,开路电压正常。
- 5、耐过放电性好:25摄氏度,完全充电状态的电池进行定电阻放电3星期(电阻值相当于该电池1CA放电要求的电阻),恢复容量在75%以上。
- 6、耐过充电性好:25摄氏度,完全充电状态的电池0.1CA充电48小时,无漏液,无电池膨胀及破裂,开路电压正常,容量维持率在95%以上。
- 7、耐大电流性好:完全充电状态的电池2CA放电5分钟或10CA放电5秒钟。无导电部分熔断,无外观变形。

电池充电：浮充（限制电压，控制电流）使用：充电电压13.56-13.8V，电流不得大于1.75A；25 时，电池浮充电流整到小于2mA/AH；循环使用（充饱即停，放完电即充）：充电电压14.1-14.7V/，电流不大于2.1A；注意：电池不可在密闭或高温环境中使用，远离火源！注：当环境温度低于20 或高于30 时

，需对电池充电电压进行调整，标准为18mV/。

保存：电池适合存放于低温、干燥、通风、洁净的环境中，充饱电存放

埃索EXOR蓄电池EX250-12 6-GFM250 储能电源

所谓新能源汽车，就是指不使用传统石油化学能源的交通工具，使用非传统能源的都是新能源汽车。所以新能源汽车用锂电池还是铅电池，应由市场和消费者来决定，国家要做的是控制好技术的安全性以及通用标准。

所谓新能源汽车，就是指不使用传统石油化学能源的交通工具，使用非传统能源的都是新能源汽车。所以新能源汽车用锂电池还是铅电池，应由市场和消费者来决定，国家要做的是控制好技术的安全性以及通用标准。我国新能源汽车的发展出现了尴尬：政府热推的以锂电池动力为主的新能源汽车在市场上遇冷，而以铅电池为动力的低速电动汽车反而在没有国家层面补贴甚至不能上牌的情况下，受到消费者和投资者的追捧。追溯中国新能源汽车的发展路径，一向是以提倡纯电动汽车为主的，然而，通过多年的发展，国家投了大量的资金、政策予以支持，但是现在看来，新能源汽车发展还是比较缓慢，关键的技术没有突破。目前政府主推的汽车动力是锂电池，但在以往的实践中锂电池出现过安全性问题，且成本较高。新能源汽车重要的是动力问题，与锂电池动力相比，目前市场上，以铅电池为动力的低速电动汽车却受到极大的欢迎。对于低速电动汽车，民营企业投资热情高涨，现在我们国家有近百家公司在生产低速电动汽车，2013年生产销售了20万辆，2014年销量将会在35万辆以上。这种新能源汽车虽然政府没给予优惠政策，但市场上企业愿意投资、消费者喜欢购买。中国现在是大的发展中国家，在城镇化推进的过程中，二三线城市和农村人口占比70%，这些人需要怎样的新能源汽车？在发展的初级阶段，大部分人属于中低收入人群。低速电动汽车充一次电只需要10元左右，能够续航100多公里，如果每天跑20公里，每周只需要10元的充电费。在新型城镇化的过程中，二三线城市居民的生活圈子在30公里以内，需要这种短距离的交通工具。相比较现在锂电池为主的新能源汽车10多万的价格，低速电动汽车的价格在3万至5万之间，更受消费者欢迎。任何一个产业的发展，一定要由市场来决定。如果政府政策支持的产品消费者不买账、市场不欢迎，企业跟着政府去做，就是去拿补贴的，终这个产品成为依赖于政策补贴的产品，形成一种对政策的依赖病，得不到持续发展。在去年两会上，我曾提过关于低速电动车牌照问题的建议。之后，国家发展改革委和工信部决定同意在全国一两个城市开展低速电动车的试点，将此类汽车称为低速短程汽车。但是，在试点过程中，相关部门仍不同意技术路线的放开，仍然规定此类汽车使用锂电池。在企业对锂电池动力并不热衷的情况下，有的车企去办理许可证的时候，说用的是锂电池，但真正生产的时候却用铅电池，因为铅电池动力安全性和价格优势更受市场欢迎。面对民间蓬勃兴起的低速电动汽车，政府“堵”不是办法，应该创新管理，对以铅电池为动力的低速电动汽车出台标准。如果国家不尽早出台以“疏”为主的管理办法，一些生产企业就会各自为战，以偷工减料为代价来压低低速电动汽车的价格，以致危及老百姓出行安全。与其让一些小企业偷偷摸摸地生产，破坏这个产业，还不如在国家层面加快制定安全技术的通用标准，让低速电动汽车光明正大地在台面上发展。如果低速电动汽车得到国家政策的许可，不仅能使电动汽车得到大范围推广，还能拉动上下游产业的发展，增加社会就业，促进企业转型。深度解读未来汽车动力源：燃料电池VS锂电池 几个月前，特斯拉CEO“给力哥”Elon Musk在德国接受外媒采访时将燃料电池(FuelCell)称为“傻瓜电池”(FoolCell)，并表示：“他们非常愚蠢，就算从理论上实现燃料电池的佳性能，也无法同的锂离子电池抗衡。”他还指出锂离子电池还有很大潜力没有发掘。而另外一方面，通用汽车和丰田等多家车企巨头各自同合作伙伴签订合作开发燃料电池协议，计划未来数年内推出燃料电池车投入实用。早在2011年丰田就在东京车展上就亮相了FCV-R氢燃料电池概念车，埃索EXOR蓄电池EX250-12 6-GFM250 储能电源今年东京车展则将展出量产型号。丰田公司同宝马签署协议在四个领域进行合作，其中就包括燃料电池。