

汽车金属防腐涂料中性盐雾测试，汽车气门体防腐测试。

产品名称	汽车金属防腐涂料中性盐雾测试，汽车气门体防腐测试。
公司名称	鉴联国检（广州）检测技术有限公司
价格	2000.00/件
规格参数	报告用途:质量控制 样品量:若干 检测周期:7-10个工作日
公司地址	广州市天河区岑村沙埔大街323号B-5栋
联系电话	15915704209 13620111183

产品详情

交变盐雾试验是一种综合盐雾试验，它实际上是中性盐雾试验加恒定湿热试验。它主要用于空腔型的整机产品，通过潮态环境的渗透，使盐雾腐蚀不但在产品表面产生，也在产品内部产生。

可靠性试验是评价和提高产品可靠性的重要技术手段，它涉及到试验方案的制定、试验装置的研发、试验过程的记录、故障分析技术的建立等内容。

可靠性试验的目的

可靠性试验是为分析、评价产品的可靠性而进行的试验。通过对试验结果进行分析，不仅可以确定产品的可靠性zhibiao，而且可以对产品的失效进行分析，找出其薄弱环节，采取相应对策，达到提高产品可靠性的目的。因此，可靠性试验是研究产品可靠性的重要手段和内容之一。

可靠性试验的特点

可靠性试验与产品的常规试验不同，常规试验的目的，只是保证产品出厂验收时使其参数及物理机械性能符合出厂zhibiao，而不需要测定产品在规定时间内的失效率，故不能对产品的可靠性提出任何保证。

可靠性试验则对产品是否在以后规定的使用时间内符合一定的可靠性zhibiao提供了保证。同时，可靠性试验是产品可靠性预测和验证的基础。

另外，在试验数据的处理上，常规试验仅是性能的通过试验，所以数据处理较简单。而可靠性试验由于

它要对某一批产品的可靠性进行推断，所以要采取严格的数据统计方法，以便得出较为可靠的结论。

由于试验的目的和要求不同，因此，试验方法也不尽相同。所以，一定要区别常规试验和可靠性试验这两个不同的概念，切不可互相代替。

可靠性试验的分类

可靠性试验包括的内容相当广泛，按照试验的目的，可靠性试验可分为工程试验与统计试验。

工程试验的目的在于暴露产品材料、设计、制造、装配等方面存在的缺陷，提出改进措施，提高产品可靠性。统计试验的目的是为了验证产品的可靠性或者寿命是否达到规定的要求。

传统可靠性试验主要有环境应力筛选试验、可靠性增长试验、可靠性研制试验、可靠性验证试验和寿命试验；加速可靠性试验主要有可靠性强化试验、加速寿命试验和加速退化试验。

环境应力筛选试验

环境应力筛选试验是指在施加应力的条件下（振动、冲击、加速度、温度等），使元器件、模块、整机暴露出设计、工艺上的缺陷，从而对其进行挑选。由于原材料和工艺的不一致性，操作技术和质量控制上的差异，元器件在大批生产过程中存在一些“隐患”。在装入整机后的实际使用过程中，往往导致早期故障，使整机的可靠性降低，因此，在元器件装机前，必须将所含的早期故障产品剔除出去。

可靠性增长试验

可靠性增长试验是为暴露产品薄弱环节，有计划、有目标地对产品施加模拟实际环境的综合环境应力及工作应力，以激发故障，分析故障和改进设计与工艺，并验证改进措施的有效性而进行的试验。其目的是暴露产品中的潜在缺陷并采取纠正措施，使产品的可靠性得到稳步增长。

可靠性研制试验

可靠性研制试验是通过向受试产品施加应力，将产品中存在的材料、元器件、设计和工艺缺陷激发成为故障，进行故障分析定位后，采取纠正措施加以排除，是一个试验、分析、改进的过程，主要适用于新研制的产品。

可靠性验证试验

可靠性验证试验包括可靠性鉴定试验和可靠性验收试验，两种试验都是应用数理统计的方法验证产品可靠性是否符合规定要求，为产品定型提供依据，属于统计试验。其中，可靠性鉴定试验是用来验证产品在批准投产之前已经符合规定的可靠性指标要求，并向订购方提供合格证明；可靠性验收试验的目的是验证批生产产品的可靠性是否保持在规定的水平。

寿命试验

寿命试验是为了测定产品在规定条件下的寿命所进行的试验，其目的是验证产品在规定条件下的使用寿命、储存寿命。

可靠性强化试验

可靠性强化试验包括高加速应力筛选和高加速寿命试验，是一种通过系统地施加逐步增大的环境应力和

工作应力，激发和暴露产品设计中的薄弱环节，以便改进设计和工艺，提高产品可靠性的试验。通过采用比技术规范极限更加严酷的试验应力加速激发产品的潜在缺陷，解决了传统可靠性模拟试验时间长、效率低及费用大等问题。

加速寿命试验

加速寿命试验是在失效机理不变的基础上，通过寻找产品寿命与应力之间的物理化学关系——加速模型，利用高应力水平下的寿命特征去外推或者评估正常应力水平下的寿命特征的试验技术和方法，属于统计试验。

加速退化试验

加速退化试验是在失效机理不变的基础上，通过寻找产品寿命与应力之间的关系(加速模型)，利用产品在高应力水平下的性能退化数据去外推和预测正常水平下的寿命特征的试验技术和方法。

行业资讯：

chuzu车市场改革和网约车双向影响，chuzu车“份子钱”下调的窗口期出现。当年11月，银建公司宣布下调电动chuzu车份子钱。与此同时，银建将电动车从由一个分公司专门负责，改为给每个分公司都分配任务，分公司也即司机口中的小队，一个小队拥有300辆车，要认领7、8辆纯电动车。在收入问题基本解决后，目前，500辆电动chuzu车再次上路。

据了解，最初通州chuzu车公司定的份子钱是每月4950元，但电动车里程的衰减致使司机的收入不断减少，从2015年开始，司机们通过在网上发布公开信、集体开车到政府门口反映情况等多种方式进行抗争，最终争取到一定程度的“返利”：在每个月满足22个工作日和180个工时的情况下，可以获得1400元的补贴，也就是每个月交3600元的份子钱。

充电or去充电的路上

虽然份子钱降了下来，但跟两年前相比，电动chuzu车司机抱怨最多的话题并没有改变。“想充电，没地方。”李师傅说，现在快车、黑车都用电动车，私家电动车也多了。“很多时候一看没地方我们就撤了，不然光排队就得一小时，而且如果等到晚上6点后电就贵了。所以我们一般就回公司充电。”

对于哪里能充电，司机们一般都从手机软件上搜，但信息并不准确，很多地方去了卡不能用。银建的司机都有一张只能在公司充电桩上使用的电卡，一般会再办一张国家电网的卡，但由于充电桩运营方不同，经常遇到卡不兼容的情况。有的小区、写字楼不让进，再加上在外面充电除了服务费，还收停车费。所以司机们一般都采用下午回公司快充一次，晚上开回家慢充。

“不是在充电，就在去充电的路上”，这样的调侃和抱怨声不仅在北京的电动chuzu车群体里存在，在电动chuzu车更为普及的深圳，不满意的声音更大。司机廖师傅表示，纯电动车老化得速度太快，