

江西汽车金属盐雾试验轴瓦、水泵、燃油喷射、密封垫

产品名称	江西汽车金属盐雾试验轴瓦、水泵、燃油喷射、密封垫
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

盐雾试验标准是对盐雾试验条件，如温度、湿度、氯化钠溶液浓度和PH值等做的明确具体规定，另外还对盐雾试验箱性能提出技术要求。同种产品采用哪种盐雾试验标准要根据盐雾试验的特性和金属的腐蚀速度及对盐雾的敏感程度选择。

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zhibiao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：

续驶里程就从300公里降到240公里。每天充电费80元，只比汽油车加油省20元，但每次充电要2小时，交班的时候经常出现排长队充电的情况，因为充电引发的打架事件也屡见不鲜。“但凡有汽油车开，没人愿意开电动车。”

对于如何普及电动车，更多的司机认为除了增加充电桩，换电模式的chuzu车也是个选择，但前提是换电站要和加油站一样普及。去年10月，由北汽提供的北京市第一批换电chuzu车开始试运营，换一块电池只需两分钟。

“油改电”全面推行？

虽然环保部和北京市并未正式发文，但对于2017年9月北京chuzu车要全面“油改电”的传闻已经人尽皆知。对此消息，chuzu车司机众口一词认为“不现实”。

除了充电桩远未达到承载能力、电动车性能不过关、chuzu车司机多住在远郊区充电时间成本高等使用障碍外，chuzu车公司也被认为将是“油改电”的最大反对者。

现在，北京市9个郊区县已引入近2000辆电动chuzu车，其中通州区最多，共投入电动chuzu车500辆。据悉，北京郊区的电动chuzu公司多为政府、整车企业出资参股的区域电动车公司，几乎都是国资背景，甚至直接靠财政拨款。虽然公司成立后都宣称要市场化运作，争取实现盈利，但据了解，这些公司目前无一盈利。

无论对政府财政还是chuzu车公司而言，油改电都是巨大的资金挑战。银建的500辆电动车当初是在享受完国补、地补后又获得了每辆5万元的补贴金，2015年，北京市政府在五万元基础上再次对chuzu车公司“油改电”提供每辆车1万元的额外补贴，但企业回应者寥寥。

“公司刚跟一批司机签了一年半的合同，还是开现在的燃油车。如果要换车，按照惯例，是要提前跟司机们透透风甚至开会通知一下的，但目前为止，公司并没有开会说要更换电

动车。”京联chuzu车公司的范师傅斩钉截铁表示，chuzu车全部换电动的事，不可能。