

丰田叉车电瓶参数-丰田电瓶叉车蓄电池品牌报价

产品名称	丰田叉车电瓶参数- 丰田电瓶叉车蓄电池品牌报价
公司名称	广州贝朗斯动力电源有限公司
价格	11500.00/组
规格参数	品牌:贝朗斯 型号:48V280Ah(4DB280,4PZB280,4PBS280,VCF4N))
公司地址	中国 广东 广州 白云区 夏花二路28号
联系电话	86 020 86603123 13538843060

产品详情

广州贝朗斯动力电源有限公司是丰田电瓶叉车蓄电池代理商，专业供应进口丰田叉车电瓶组，可迅速提供丰田车蓄电池的报价、组装、配送等服务。在广东地区设置大量服务群体，可影响用户周边二级经销商，提供更加快捷

的服务。广州贝朗斯依托TOYOTA叉

车配件售后平台，提供原装的[丰田叉车电瓶](#)，性价比十分高，质量寿命长。

丰田叉车蓄电池充电机规范管理www.berens-china.com电动叉车蓄电池是将市电或者工业用电储存起来，驱动车辆以达到载货为目的，它的动力源切换来源是充电器，一个好的充电器可以增加电池寿命，延长使用时间，掌握充电时间通常在夜间进行电池充电，充电时间平均约8小时。如果是浅放电(充电后使用时间较短的)，电池会用得很快，切忌勿出现过充现象，会导致电瓶失水，发热，减少电池的寿命。因此，电池放电深度为70%为佳充电时间，需要费用根据实际情况，以避免损坏充电电力，那么在实际操作过程中，如何让充电器对电动叉车蓄电池规范充电呢？断开电源,拔掉电源插头头和结束充电。亏电状态长时间闲置会使电池的损伤更严重。电池闲置不用的时候一个月充电一次,可延长电池的使用寿命。叉车电池使用时间长了，各种因素会导致电池使用时间缩短，充电器或者使用方面都需要排查，电动叉车电池不能充满了是什么原因?全电动叉车蓄电池充电器工作一段时间,会自动停止,没有电流和电压,它属于电路问题,可能是焊点虚,如接触不良或失效。在正常的温度条件是正常的,在温度上升,开始显现。这是现象有时是会逐渐出现,有时突然出现。电池不能充电或充不满电,可能会损坏电池,不能粗心大意,应该及时检查修复让它恢复正常。叉车电池主要牵引力作用于物流设备上，以动力的形式驱动电瓶叉车，这种电池充电要求比较高，对不同波动的电流设计有着十分严格的程序，避免人力值守，现在基本以智能识别电流、电压充电机，这种叉车充电机系统采用单片机作为控制器，可实现随时监控电压、密度、电流、温度的变化，充电过程安装设计的充电曲线进行，对叉车电池补偿电源十分适合，特别在电池充满的情况下，可增加8%-10%的电流进行均衡充电，可延续电池寿命，循环电解液，平衡叉车电池活性物质的反应，特别是2年以后的电池更加适合。

丰田叉车电瓶硫化消除方法：电瓶叉车蓄电池属于铅酸一大类，随着使用时间的增长，铅的硬度会越来越高，硫化变得严重，这个是铅酸电池一大弊端，如果生产叉车蓄电池的铅纯度不够，或者用回炉铅生产，硫化的时间会加快，导致后期使用的容量下降很快的，那么有没办法可以解决这一难题呢？随着国内工业发展的加快，工业设备、车辆的应用会增加，每年我国消耗大量的铅酸蓄电池，严格来说不处理好或者延续电池寿命，出现二次污染的，镇江天威动力电源有限公司从2000年开始便接触叉车蓄电池的研究与开发，极板硫化的蓄电池必须加以消除，否则会影响蓄电池的正常工作，根据硫化程度的不同，可采用不同的方法加以消除。针对市场上流通的工业电池大约讲下关于硫化消除的简单步骤：1、小电流充电法。对于极板硫化不十分严重的蓄电池可用小电流充电的方法加以消除，其方法是用初充电的第二阶段充电电流（约为额定容量的1/30），或更小的电流，进行长时间（40~50h）的充电，直到充足为止，然后以20h放电率放完电，再次以小电流充电，如此反复，直至蓄电池容量符合要求（即达到80%的额定容量）为止。使用前应调整电解液密度和高度。2、水处理法。当极板硫化较严重时，可采用“水处理法”修复。其方法是先将蓄电池用20h放电率放电到单格电池的电压为1.75V，然后倒出电解液，加入蒸馏水静置1h，再用初充电第二阶段充电电流进行充电。待电解液密度上升至1.15g/mL，再按上述放电电流放电至终止电压。接着再以原来的充电电流进行充电，直到电解液密度不再上升。如此反复，后当蓄电池容量达到额定容量的80%时，表示处理工作基本完成。调整好电解液密度（1.28g/mL）和液面高度即可使用。3、化学处理法。对于极板严重硫化的蓄电池，可采用添加化学药剂的方法去硫。其方法是：先将蓄电池用20h放电率将电放光，倒出电解液，再用蒸馏水冲洗一次，然后配制密度为1.100-1.150的电解液，在电解液中按重量比加入0.1%-0.5%化学纯的碳酸钾或碳酸钠，以不使电解液密度有显著改变为限。将混合好的电解液注入电池中，使液面达到规定高度，用蓄电池额定容量1/20的电流充电，当单格电池电压达到2.4V时，将电流减半继续充电，直至充足，然后再放电、充电，如此反复，直至容量恢复到80%额定容量为止。充电终了不需将电池内的电解液倒出，按规定调整好电解液密度和高度即可使用。4、蓄电池极板硫化的预防，正确贮存蓄电池。暂不使用的蓄电池进行湿贮存时应将电池充足电，密度达到1.285，液面高度加至正常，密封各单格加液塞通气孔后放置于室内暗处。贮存时间不宜超过6个月，其间应定期检查电解液密度和电池容量，如低于25%，应及时补充充电。长期存放的蓄电池，应采用干贮存法，用蒸馏水多次冲洗以20h放电率完全放电，倾出电解液，用蒸馏水多次冲洗至水中无酸性，倒尽水滴，晾干后旋紧加液塞后密封贮存，严格按照要求对新蓄电池或修复后的蓄电池进行初充电，再投入使用，尽可能使用蓄电池经常处于充足电的状态，冬季放电不超过25%，夏季放电不超过50%，蓄电池在车上使用时，常有充电不足现象（尤其是短途运输车辆和场地驾驶训练车辆）应根据需要对蓄电池进行补充充电（一般每月至少一次），及时添加蒸馏水（不能用河水和井水等代替），使电解液液面不致过低。不过对于以上方面实行步骤，必须有专业的电瓶叉车蓄电池厂家或者经销商进行，不然存在一定的危险性。

丰田电瓶叉车公司简介：丰田自动织机株式会社，丰田产业车辆（上海）有限公司，叉车十大品牌，1926年创立于日本，日本著名叉车制造商，全球较大的叉车供应商之一，日本销售量高叉车品牌之一，喷气式织机和压缩机市场占有率居世界前列丰田自动织机株式会社(丰田叉车公司)成立于1926年11月，其前身为（株式会社）丰田自动织机制作所。多年来，公司以自动织机为基础，向世界提供了众多的流产品，其中许多产品市场份额位居世界一：如喷气式织机占世界市场份额的39%（2002年），汽车空调用压缩机占世界市场份额的38%（2002年），叉车占世界市场份额的25%（2002年）。

丰田电瓶叉车公司由机械电子系统部、工机事业室、技术开发中心、发动机事业部、汽车事业部、压缩机事业部、纤维机械事业部、TOYOAMaterialHandlingCompany等八大部门组成，其中的TOYOAMaterialHandlingCompany丰田物料搬运公司全面负责丰田公司产业车辆与物流系统的生产与销售，在日本以丰田L&F的品牌，广泛提供丰富多彩的物流系列产品。丰田叉车的历史源远流长。早在1956年丰田便开始了其一型号的“LA1吨”叉车的生产和销售，1965年首次成功出口海外，1970年丰田叉车国内大生产基地，高浜工厂建成并开始生产，1990年丰田叉车在国外的个生产基地TIEM（美国）建成并开始生产，1996年TIESA（法国）也建成并开始生产。2003年丰田工业（昆山）有限公司（TIK）也正式开始生产丰田叉车，同年还设立了丰田产业车辆（上海）有限公司（TMHS）全面负责丰田产业车辆在中国的销售和售后服务。2000年公司还收购了瑞典著名的BT/Raymond公司，从而使集团2002年的叉车销售量达到77600台

，2003年达到85800台，占世界叉车市场份额的25%，一跃而坐上了全球叉车销售的头把交椅，成为全球叉车业界名符其实的大哥大。在日本国内，其销售额更是一直雄踞榜首，已连续5年市场占有率超过50%。

丰田产业车辆（上海）有限公司是由丰田自动织机2003年投资成立。是中国丰田产业车辆的总经销商。为用户提供方位的服务。丰田叉车已经在中国建立了一套完整的运营系统，包括叉车组装厂，销售和服务中心。丰田叉车已经拥有了TOYOTA，BT，RAYMOND三个品牌，遍布全球的生产基地，101家总代理商，800余家经销商和超过2000家的销售网点。集团2002年的叉车销售量达到190000台，2003年达到203000台，占世界叉车市场份额的26%，一跃而坐上了全球叉车销售的头把交椅，至今已经连续9年世界第一。丰田叉车集团瑞典BT叉车公司：瑞典BT公司是欧洲著名的叉车制造商。优其以生产电动仓储叉车闻名于世界，在被日本丰田叉车公司收购之前是全球电动仓储叉车行业的导者，在性能、安全性等方面遥遥领先于其他品牌。我们的品牌2000年丰田产业车辆集团通过收购瑞典BT公司，完成了对其产品线的重组，自此作为世界占有率一的产业车辆集团，丰田叉车拥有Toyota、BT、Raymond三大尖品牌，为全世界产业车辆用户提供Class ~Class 的全系列叉车产品。2007年随着丰田产业车辆（上海）有限公司正式销售BT产品，丰田叉车将其旗下的三大品牌全部带到了中国，铸就一个渠道三个品牌（Toyota、BT、Raymond）的One Stop Shopping 一站式服务，以满足中国客户的方位物流需求。丰田叉车历史：1926，丰田自动织机制作社(现在的丰田自动织机)成立1933，成立汽车部门1937，汽车部门独立，成立丰田汽车工业(现在的丰田汽车)1956，开始生产丰田一款LA1吨型叉车1966，日本国内市场占有率达到一1970，世界大的产业车辆专业生产基地高浜工厂落成1986，获得Deming Prize全面质量实施奖；丰田叉车累计生产50万辆；启动销售和物流系统1990，在美国开始制造丰田叉车，丰田自动织机获得PM优秀工厂奖1994，产业车辆事业部获得ISO9001认证1995，丰田叉车生产量累计达到100万辆1996，开始在法国制造丰田叉车1998，日本高浜工厂获得ISO140001认证2000，收购世界一大仓储搬运车辆制造商瑞典BT公司2003.4，丰田工业(昆山)有限公司开始组装1-3吨内燃式叉车2003.6，丰田产业车辆(上海)有限公司成立2005，丰田产业车辆天津分公司成立2006，丰田产业车辆教育培训基地在昆山成立2007.1，丰田产业车辆（上海）有限公司正式开始销售瑞典BT叉车

丰田电瓶叉车蓄电池的锻铸工艺：

电动叉车蓄电池一般为管式极板，以深循环放电作用，需要持续不断工作，对生产铸造工艺要求十分高，特别是板栅，这种属于活性物质，是主要导电的集流体，采用铅锑合金制造，其中配方成分确定电池后期的续航能力，很多时候进口叉车蓄电池的使用寿命可达5年或者更久，国产的也才2年到3年不等，同款型号，使用情况相差很远，无论是放电、充电、脱硫等方面，进口叉车电池的性能要比国产强很多。这个时候我们需要了解下叉车电池的基本生产步骤：根据不同种类的电池确定合金铅的规格，然后进行铅炉高温溶化，达到一定的工艺要求后，浇注金属模具，待冷却出模整体存放。控制好电池板栅的质量、厚度、完整性、尺寸、重量等方面。第三，我们说到了叉车蓄电池的“心脏”，极板是它的核心，极板好坏品质，可以决定电池的寿命，生极板的主要控制参数投膏量、厚度、含酸

丰田叉车配件蓄电池充放电技术：

叉车蓄电池组多数以不同的组合电压出现，用途广泛，是各类机械设备选的动力电源，充电和放电的技术是很关键的，可说是对整组电池的寿命产生决定性影响，很多用户新买的叉车蓄电池使用寿命和时间不理想，受到的因素很多，我们从简分析下几点要素：如果电池组寿命低于单体平均寿命的一半以下，可以推断都是由于使用技术不当造成的，首要原因当推过充和过放导致单体电池提前失效。以单体电池为动力源如移动通讯，电源管理技术已经十分完善，但在蓄电池组中，单体之间的差异总是存在的，以容量为例，其差异性永不会趋于消失，而是逐步恶化的。组中流过同样电流，相对而言，容量大者总是处于小电流浅充浅放、趋于容量衰减缓慢、寿命延长，而容量小者总是处于大电流过充过放、趋于容量衰减加快、寿命缩短，两者之间性能参数差异越来越大，形成正反馈特性，小容量提前失效

，组寿命缩短。目前充电主要是 限压限流法，初期恒流（CC）充电，电池接受能力强，主要为吸热反应，但温度过低时，材料活性降低，可能提前进入恒流阶段，因此在北方冬天低温时，充电 前把电池预热可以改善充电效果。随着充电过程不断进行，极化作用加强，温升加剧，伴随析气，电极过电位增高，电压上升，当荷电达到约70~80%时，电压 达到高充电限制电压，转入恒压（CV）阶段。理论上并不存在客观的过充电电压阈值，若理解为析气、升温就意味着过充，则在恒流阶段末期总是发生不同程度的 过充，温升达到40~50摄氏度，壳体形变容易感测，部分逸出气体还可以复合，另一些就作为不可逆反应的结果，损失了容量，这可以看作电流强度超出电池接 受能力。在恒压阶段，有称涓流充电，大约花费30%的时间充入10%的电量，电流强度减小，析气、温升不再增加，并反方向变化。对于过度充电的叉车蓄电池组，在检查的时候，单体电压较高者，相对组内其它电池已经进入过充电阶段。过充电时，若在恒流阶段发生，由于电流强度大， 电压、温升、内压持续升高，若继续过充，气阀打开、温升继续升高、不可逆反应加剧。恒压阶段，电流强度较小，过充症状不如恒流阶段显著。只要温升、内压过 高，就伴随副反应，电池容量就会减少，而副反应具有惯性，发展到一定程度，可能在充电中也可能在充电结束后的短时间里使电池内部物质燃烧，导致电池报废。

过充电加速电池容量衰减、导致电池失效，百害而无一利。对于过度放电使用的叉车蓄电池组 的导线电阻和触点电阻，电压继续下降，经过一段时间以后，到达新的电化学平衡，进入放电平台期，电压变化不明显，放热反应加电阻释热使电池温升较高。放电 电压曲线近似单体放电曲线，持续放电，电压曲线进入马尾下降阶段，极化阻抗增大，输出效率降低，热耗增大，接近终止电压时停止放电。考虑组内单体电池，必 有相对的过放电情况。在放电后期，电压接近马尾曲线，组中单体容量正态分布，电压分布很复杂，容量小的单体电压跌落得也就早、快，若这时其它电池电 压降低不是很明显，小容量单体电压跌落情况被掩盖，已经被过度放电。观察单体过放情况，进入马尾曲线以后，若电流持续较大，电压迅速降低，并很快反向，这 时电池被反方向充电，或称被动放电，活性物质结构被破坏，另一种副反应很快发生，过一段时间，电池活性材料接近全部丧失，等效为一个无源电阻，电压为负 值，数值上等于反充电流在等效电阻上产生的压降，停止放电后，原电池电动势消失，电压不能恢复，因此，一次反充电足以使电池报废。论述总结：叉车蓄电池的过充过放对电池的损害都是致命的，不同之处仅在于过充产生大量气体、易自燃和爆炸、表象剧烈，过放外观变化和缓、但失效速度 却极快，在正常使用中都应严格避免出现。鉴于相同原材料、同批次的单体电池，容量、内阻、寿命等性能参数符合正态分布并且离散程度有限；鉴于在相同的电流 激励条件下，单体电池电压变化过程的一致性渐进逼近其它性能参数的一致性，其中重要的参数是荷电程度；鉴于电池在未曾历经过充、过放的损害，在其生命 期里不容易提前失效，可以推断，如果在充放电过程中通过能量变换的办法实施电池组中单体电压的均衡控制，使单体电压趋于一致，那么单体的相对荷电程度也趋 于一致，可以实现同时充足电、也同时放空电，进而，电池组的寿命应接近于单体电池的平均寿命。连接出自广州贝朗斯-

火炬叉车电瓶<http://www.ccsobattery.com/yyzshow.asp?nid=489&lid=90>