

MAX蓄电池M12-200 12V200AH仪器仪表

产品名称	MAX蓄电池M12-200 12V200AH仪器仪表
公司名称	山东恒泰正宇电源科技有限公司销售部
价格	.00/只
规格参数	品牌:MAX蓄电池 型号:M12-200 产地:广东
公司地址	济南市历城区银座万虹广场1001-5号
联系电话	13290292093

产品详情

MAX蓄电池M12-200 12V200AH仪器仪表

美国MAX电池介绍；令MAX引以为豪的是它的质量形象、产品性能和客户服务。MAX的迅速成长是建立在理解、快速反应、并全力以赴满足客户的期望的基础上的。美国MAX公司在美国Santa Fe Springs的总部，建立了技术研究中心。技术中心的活动将成为新能源概念和生产线发展的催化剂。我们所面临的能源环境是复杂多变的，也是蕴含着更多选择的，并会给您及您的公司带来更多的危机。MAX电池可以通过提供多项能源选择和能源管理工具使这种复杂变得简单。

产品特性 长工夫放电特性。 2. 适用于备用和储能电源运用。 3. 特殊的极板设计，循环运用寿命长。 4. 特殊的铅钙合金配方，加强了板栅的耐腐蚀性，延伸了电池运用寿命。 5. 公用隔板加强了电池外部功能。 6. 热容量大，增加了热失控的风险，不易干枯，可在较恶劣的环境中运用。 7. 气体复合效率高。 8. 失水极少无电解液层化景象。 9. 储存期较长。 10. 良好的深放电恢复功能。 11. 采用气相二氧化硅颗粒度小，比外表积大 测得的两个数值十分分歧。虽然运用反应的数值稍高，但这容易经过校准予以补偿。但是，基于电池诊断的目的，关于重要性来说，这种偏向是而非相对的。由于测量是继续停止的，因而，重要的是从后果中清楚看出趋向数据。这些数据加上均采用单一集成电路测得的温度和电压值。 放电时电池端电压低于规则的终止电压或屡次过放电，过放电将给蓄电池带来宽大损害，使电池寿命提早终止。 运用寿命 以下要素将能够延长电池的运用寿命: 反复的深放电 反复的浅充电后的深放电 外界温渡过高 过充电—特别是涓涓浮充充电 过大的充电电流 当充好电的电池假如长工夫未运用，特别是在低温环境下，将会招致自放电和容量的增加。 是个用于监测VRLA和富液电池的单块集成电路（零碎芯片），可以测量单个电池和整个电池的外部温度、电压和规范阻抗。每个模块监测标称电压在0.9V到16V之间的单个电池或电池组，经过S-BUS总线的通讯总线向S-BOX的数据记载器报告数据。 蓄电池在运用之前，务必要理解电池外部是如何停止反响的，懂得可这些，才懂得如何正确的去运用蓄电池。在电池充电的进程中，电池能量又是如何去转化的，这些您必需理

解，懂得电池充电进程中发作的物质转换，才可以使蓄电池在运用的进程中可以更好的充电，从而使蓄电池的寿命失掉添加。外部短路的处置方法 蓄电池外部发作短路毛病时，将呈现以下景象：

(1)电解液比重比正常电池低，开路电压也比拟低；(2)接入电路放电时，短路电池的电压下降迅速；若和其他正常电池相串联，短路电池的极板会呈现深硫化景象，其正极板将由褐色变为棕色，而负极板则由浅灰色变为灰色。(3)充电时冒气缓慢或不冒气，电解液温度高；

MAX电瓶的品种有：T-105、T-125、T-145、T-875等，广泛运用于高尔夫球车、公共车辆、垛板叉车、洗地机、杠杆式升降机、新能源、应急灯、休闲型车、电动车、商用卡车等。

要求

- 1、检查蓄电池在车上是否固定好，外壳表面是否有磕碰伤；
- 2、蓄电池电缆是否连接可靠，排气孔是否有灰尘；
- 3、通过蓄电池上的电眼检查充电情况和质量状态，绿色表示合格，黑色表示亏电，白色表示电池损坏需要更换。

补充充电

- 1、如果长时间不使用车辆或充电系统有故障，当蓄电池负载电压低于10V，空载电压低于12.4V必须补充充电；
- 2、采用恒电限流充电方法，多只蓄电池充电必须采用串联连接；
- 3、充电阶段，以蓄电池容量的1/10电流充电，其充电电流为6A。充电至平均每只电池电压达到16A后转为第二阶段充电；
- 4、充电第二阶段，以蓄电池容量 $\times 0.045$ 的电流充电，如6-QW-60蓄电池，充电电流为 $60 \times 0.045 = 2.7A$ 。充电至平均每只电池电压达到16V后再继续充3-5个小时；
- 5、充电时电解液温度超过40度时，应采取停止充电，减少电流或物理降温，当温度达到45度时必须停止充电；
- 6、充电间保证良好通风，不许有明火和易燃物；
- 7、充足电标准，电眼为绿色。

充电

- 1、快速充电于汽车不能启动的应急措施，时间容许的条件下尽量采用普通充电器；
- 2、快速充电电流为蓄电池容量的3/10；
- 3、快速充电时间不超过2小时。

此时，应针对形成短路的缘由采用不同的处置办法：(1)假如是由于蓄电池底部堆积物过多而形成的短路，应使蓄电池完全放电，然后倒出电解液，用纯水重复清洗之后再重新充电；

(2)假如是由于极板弯曲而形成的短路，可以思索在极板接触的中央加插隔离板；

(3)假如是由于弹簧位移及极板和铅衬形成的短路，只需纠正弹簧的地位即可 蓄电池由于放电时在阳极板

，阴极板上发作的硫酸铅会在充电时被分解恢复为硫酸、铅和过氧化铅，因而在电池里电解液的浓度，也就是说电解液比重上升，逐步恢复到放电前的浓度，此改动显示出蓄电池中的活性物质已恢复到从头供电的状况，当南北极的硫酸铅被恢复成本来的活性物质时，相当于充电结束，而阴极板就发作氢，极板发作氧，充电到早期，电流都用在水的电解上，电解液就会增添，假如开展成此情况，就应该立即给电池补充蒸馏水。蓄电池在充电进程中，电能一大局部转变为化学能，还有一局部转变为热能和其他能量。充电电池发热属于正常景象，但是温度较高时就应及时反省充电电流能否过大或许电池外部发作短路等成绩。发热量与电解液量关系较小，假如密封电池电解液量较少时，则内阻增大，也会惹起电池升温并且充电时端电压很高。电池衰老、电解液干枯、外部有短路等成绩异样也会形成发热。充电器不能在充电前期恒压，以致形成电池电压超越允许值，温度会降低，严重的会鼓胀，寿命终结。

目前动力蓄电池主要是锰系、磷酸铁锂和三元系蓄电池为主。磷酸铁锂动力蓄电池在功率、安全性等方面具有优异的特性，随着研究的深入，磷酸铁锂离子电池整体技术取得了较大进步，加快了电动车的发展进程，但由于其材料制备和蓄电池生产工艺等技术还不够成熟，有很多难题需要进一步克服，在蓄电池的一致性方面和需求差距较大，虽然单体电池性能优异，但成组性能应用问题突出，动力蓄电池包能量密度、功率密度等参数达不到单体电池设计水平，使用寿命较单体电池缩短几倍甚至几十倍，导致系统维护和使用成本增加，能量密度和一致性的难题是制约磷酸铁锂离子电池在电动车应用的瓶颈。锰酸锂离子电池动力蓄电池性价比突出，经过近几年的研发和改进，其高温性能也得到较大改进和提高，但其能量密度与电动车的需求存在较大差距，是限制其在电动车上应用的瓶颈。因此，能量密度是影响锂离子电池进一步在电动车和3C市场上应用的关键。而以三元材料体系为主的动力蓄电池，兼具锰酸锂、钴酸锂(LiCoO₂)、镍酸锂(LiNiO₂)特点，在能量密度、功率密度、温度特性等方面具有较大优势，国内外学者对其进行了大量研究，三元材料蓄电池在小型电子、电器等3C市场已获得大量实际应用，且其应用市场在持续快速增长，但由于其安全性问题，在电动车应用开发方面相对滞后。为了提高三元材料动力蓄电池的安全性，人们分别从三元材料的正极、负极和电解液方面深入研究。正极以离子掺杂和表面包覆为主，掺杂和表面包覆可改善活性材料粒子的分散性、热稳定性，提高粒子表面活性，使粒子具有新的物理、化学、机械性能等，是改善锂离子电池正极材料性能的重要手段。负极以石墨化碳、软碳、硬碳、Si/C掺杂和纳米化碳管等研究较多，并取得了较大进展，通过改良碳的表面性质、形貌及粒度分布，改变碳的取向性和兼容性，提高蓄电池的安全性和倍率性能，并提高蓄电池的使用寿命。锂离子电池电解液材料研究主要集中在新型溶剂、离子液体、添加剂、新型锂盐等方面，与新型正、负极材料相匹配，从而使锂离子电池更安全，具有更高的功率、更大的容量，终安全方便地应用于电动车、储能、航天以及更广泛的领域，在解决锂离子电池动力蓄电池的安全性和环境适应性方面取得较大进展。