

# 泰安赛特蓄电池12V65AH供货商

产品名称	泰安赛特蓄电池12V65AH供货商
公司名称	北京亨丰巨业科技有限公司
价格	.00/个
规格参数	品牌:赛特 型号:12V65AH 产地:福建
公司地址	北京市昌平区回龙观镇西大街85号2层210（注册地址）
联系电话	15652986788 15652986788

## 产品详情

泰安赛特蓄电池12V65AH供货商

当然我们不能忽略以下四点对赛特蓄电池可靠性的影响:

### 1、 电池温度影响赛特蓄电池可靠性

温度对赛特蓄电池的自然老化过程有很大影响。详细的实验数据表明温度每上升摄氏5度，赛特蓄电池寿命就下降10%，所以UPS的设计应让电池保持尽可能的温度。所有在线式和后备 / 在线混合式UPS比后备式或在线互动式UPS运行时发热量要大(所以前者要安装风扇)，这也是后备式或在线互动式UPS蓄电池更换周期相对较长的一个重要原因。

### 2、 电池充电器设计影响赛特蓄电池可靠性

电池充电器是UPS非常重要的一部分，电池的充电条件对赛特蓄电池寿命有很大影响。如果赛特蓄电池一直处于恒压或“浮”型充电器充电状态，则赛特蓄电池寿命能大程度提高。事实上赛特蓄电池充电状态的寿命比单纯储存状态的寿命长得多。因为电池充电能延缓赛特蓄电池的自然老化过程，所以UPS无论运行还是停机状态都应让赛特蓄电池保持充电。

### 3、 电池电压影响赛特蓄电池可靠性

赛特蓄电池是个单个的“原电池”组成，每一个原电池电压大约2伏，原电池串联起来就形成了电压较高的电池，一个12伏的电池由6个原电池组成，24伏的电池由12个原电池组成等等。UPS的电池充电时，每个串联起来的原电池都被充电。原电池性能稍微不同就会导致有些原电池充电电压比别的原电池高，这部分电池就会提前老化。只要串联起来的某一个原电池老人性能下降，则整个电池的性能就将同样下降

。试验证明赛特蓄电池寿命和串联的原电池数量有关，赛特蓄电池电压就越高，老化的就越快。

UPS容量一定时，设计时应尽可能让赛特蓄电池电压低，这样赛特蓄蓄电池寿命就越长，对于赛特蓄电池电压一定时，应选择数量少电压原电池串联的赛特蓄电池，不要选择数量多电压低的原电池串联的赛特蓄电池。例如山特UPS、伊顿UPS、梅兰日兰UPS、APCUPS等多家国际知名厂家UPS的电池电压比较高，这是因为容量一定时，电压越高，电流就越小，就可选用较细的导线和功率较小的半导体，从而降低UPS成本。容量1KVA左右的UPS的电池电压一般为24~96V。

#### 4、电池纹波电流影响赛特蓄电池可靠性

理想情况下，为了延长赛特蓄蓄电池寿命，应让电池总保持在“浮”充电或恒压充状态。这种状态下电状态，充满电的赛特蓄电池会吸收很小的充电器电流，它称为“浮”或“自放电”电流。有些UPS的设计(很多在线式(特别针对山特UPS在线式，山特UPS互动在线式))使赛特蓄电池承受一些额外的小电流，称为纹波电流。纹波电流是当电池连续地向逆变器供电时产生的，因为据能量守恒原理，逆变器必须有输入直流电才能产生交流输出。这样电池形成了小充放电周期，充放电电流的频率是UPS输出频率(50或60Hz)的两倍。

普通后备式、在线互动式或后备/铁磁式UPS不会有纹波电流，其它设计的UPS会产生大小不等的纹波电流，这取决于具体的设计方法。只要检查一下UPS的结构图就能知道该UPS能否产生纹波电流。

如果在线式UPS的赛特蓄电池在充电器和逆变器之间，那么赛特蓄电池就会有纹波电流，这是普通的“双变换”UPS。

相信大家对赛特蓄蓄电池已经有了深刻的了解，因此我们可以这样认为：

赛特蓄电池是UPS系统中不可靠的部分，但是UPS设计得好坏直接影响到赛特蓄电池的可靠性。让赛特蓄电池一直保持充电状态(即使UPS停机)能延长电池的寿命，尽量避免选用电池电压高的UPS。有的UPS设计会使电池产生纹波电流，造成电池不必要的过热。大多数UPS使用的电池都差不多，但UPS设计不同会大大影响赛特蓄电池的寿命。

UPS称为不间断电源,是因为停电的时候,它能快速转换到"逆变"状态,从而不会让在使用中的电脑因为突然停电未来得及存储而失去重要文件.不是用来当备用电源用的,如果你只是想在停电的时候可以用电,光买逆变器就够了。一般家用UPS里用的大多是，免维护型铅酸蓄电池。

很多朋友以为赛特蓄电池既然可以充电就能长期使用，其实不是的。蓄电池有它的使用寿命，当它的电容消耗完之后那么它的使命就结束了。当然如果能正确使用蓄电池还是可以延长蓄电池使用寿命的，那么怎样才算正确使用赛特电池呢？其实蓄电池的使用关键在于它的容量，所以我们在使用蓄电池时需要留意蓄电池容量的衰减。

使用中的赛特蓄电池，其正极板上PbO<sub>2</sub>与PbSO<sub>4</sub>共存，负极上Pb与PbSO<sub>4</sub>共存。在图1-2和充放电反应方程式中，充电后正极上都是PbO<sub>2</sub>，负极上都是Pb。实际使用中的赛特蓄电池的反极充电时不可能将其极板上的PbSO<sub>4</sub>完全转化成PbO<sub>2</sub>或Pb。如果每次充放电循环都百分之百转化完，势必大大延长充放电时间。由于充电后期充电效率很低，大部分电流消耗于水的分解上。正极上分解水时产生新生态的氧原子，在两个氧原子合并成一个极分子之前，其氧化腐蚀能力极强，这就加剧了正极板栅的腐蚀，而且纯一氧化铅的结合力很差，易造成大量脱粉。为了延长铅蓄电池的使用寿命，没有必要为恢复少量的容量而付出板栅被腐蚀的沉重代价。同时在很多情况下，工作条件不允许长时间地把充电器给少数电池使用。由于以上原因，每经过一个充放电循环，都会有一部分活性物质转化为PbSO<sub>4</sub>而失去活性。正是这种缓慢的蚕食，一点一点地使电池失去了原始的容量。

有人说，“活性物质脱落使电池失去了容量”。如果脱落是唯一的原因，那么只有用机械办法包裹正极板，使活性物质不能脱落，赛特蓄电池不就能无限期的使用吗？实际并不是这样，活性物质微观结构的

变异也是丧失活性的重要原因，这里不再详述

理士电池的设计寿命一般是2-3年左右、一般家庭用车比较省、新车的电池很多用到3-4年、不过更换过一次以后一般2年左右就要更换了。出租车因为比较费电、单班车能用一年出头；双班车8-10个月左右就差不多了。影响理士蓄电池寿命的几个因素是：车况、路况、驾驶员的习惯以及日常蓄电池的保养方法。一般爱车越新电池越省、因为马达好用、省电池、发电机好用蓄电池能充分的充电、车旧了以后，尤其是那两个大件马达发电机更换以后，由于市场上这两种产品的原厂货和翻新货差价巨大；所以车主很容易不换原厂配件，之后蓄电池就比较容易坏了。经常越野的蓄电池容易坏、汽车蓄电池有一个技术指标来表示电池的抗振动性能！达标的蓄电池如果工作环境不好经常震动、当然也容易坏。女的开车比男的开车蓄电池容易损坏、因为女司机一般缺少对车辆使用的常识。现在告诉广大车主，汽车蓄电池容易坏的原因：