

奥冠蓄电池GFMJ-500 2V500AH应急备用电源

产品名称	奥冠蓄电池GFMJ-500 2V500AH应急备用电源
公司名称	北京盛达绿能科技有限公司
价格	750.00/只
规格参数	品牌:奥冠蓄电池 规格参数:见详情 产地:河北
公司地址	山东济南
联系电话	18053081797 18053081797

产品详情

奥冠蓄电池GFMJ-500 2V500AH应急备用电源

电池的正确使用和维护主要有以下7点:1、检查蓄电池在支架上的固定螺栓是否拧紧,安装不牢靠会因行车震动而引起壳体损坏。另外不要将金属物放在蓄电池上以防短路。2、时常查看极柱和接线头连接得是否可靠。为防止接线柱氧化可以涂抹凡士林等保护剂。3、不可用直接打火(短路试验)的方法检查蓄电池的电量这样会对蓄电池造成损害。4、普通铅酸蓄电池要注意定期添加蒸馏水。干荷蓄电池在使用之前好适当充电。至于可加水的免维护蓄电池并不是不能维护适当查看必要时补充蒸馏水有助于延长使用寿命。5、蓄电池盖上的气孔应通畅。蓄电池在充电时会产生大量气泡若通气孔被堵塞使气体不能逸出当压力增大到一定的程度后就会造成蓄电池壳体炸裂。6、在蓄电池极柱和盖的周围常会有黄白色的糊状物,这是因为硫酸腐蚀了根柱、线卡、固定架等造成的。这些物质的电阻很大,要及时清除。7、当需要用两块蓄电池串联使用时蓄电池的容量好相等。否则会影响蓄电池的使用寿命。

蓄电池使用环境： 避免将电池与金属容器直接接触，应采用防酸和阻热材料，否则会引起冒烟或燃烧。 使用指定的充电器在指定的条件下充电，否则可能会引起电池过热、放气、泄露、燃烧或破裂。 不要将电池安装在密封的设备里，否则可能会使设备浦破裂。 将电池使用在医护设备中时，请安装主电源外的后备电源，否则主电源失效会引起伤害。 将电池放在远离能产生火花设备的地方，否则火花可能会引起电池冒烟或破裂。 不要将电池放在热源附近（如变压器），否则会引起电池过热、泄漏、燃烧或破裂。 应用中电池数目超过一只时，请确保电池间连接无误，且与充电器或负载连接无误，否则会引起电池破裂、燃烧或电池损害，某些情况下还会伤人。 特别注意别让电池砸在脚上。 电池的指定使用范围如下。超出此范围可能会引起电池损害。

电池的正常操作范围为：（25 ）电池放电后（装在设备中）：到(-15 到50) 充电后：到(0 到40) 储存中：到（-15 到40 ） 不要将装在机车上的电池放在高温下、直射阳光中、火炉或火前，否则可能会造成电池泄漏、起火或破裂。

不要在充满灰尘的地方使用电池，可能会引起电池短路。在多尘环境中使用电池时，应定期检查电池。

免维护无须补液； UPS不间断电源； 内阻小，大电流放电性能好； 消防备用电源； 适应温度广； 安全防护报警系统； 自放电小； 应急照明系统； 使用寿命长； 电力，邮电通信系统； 荷电出厂，使用方便； 电子仪器仪表； 安全防爆； 电动工具,电动玩具； 独特配方，深放电恢复性能好； 便携式电子设备； 无游离电解液，侧倒仍能使用； 摄影器材； 产品通过CE,ROHS认证,所有电池太阳能、风能发电系统；符合国家标准。 巡逻自行车、红绿警示灯等。

奥冠AOGUAN蓄电池产品参数

电池型号	额定电压 额定容量		单格数	端子形式	铜芯尺寸	外形尺寸			总高
	10小时率	1小时率				长	宽	高	
6-GFMJ-2124	24	13.2	6	铜芯端子	M5	166	175	125	
6-GFMJ-3303	16.5	铅靠背端子	M6	195.5	130	164	180		
6-GFMJ-3388	20.9	197	165	172					
6-GFMJ-5500	27.5	229	138	211	216				
6-GFMJ-6655	35.8	350	174						
6-GFMJ-7700									
6-GFMJ-7755	41	M8	259	168	208	213			
6-GFMJ-8800	44								
6GFMJ-9 900	49.5	307							
6-GFMJ-110000	55	329	222						
6-GFMJ-112020	66	407	210	240					
6-GFMJ-115050	82.5	484	170						
6-GFMJ-220000	110	520	219	224					
6-GFMJ-225050	137.5	268	220	225					

奥冠AOGUAN蓄电池特点

安全性能好》贫液式设计，电池内的电解液全部被极板和超细玻璃纤维隔板吸附，电池内部无自由流动的电解液，在正常使用情况下无电解液漏出，侧倒90度安装也可正常使用。》阀控密封式结构，当电池内气压偶尔偏高时，可通过安全阀的自动开启，泄掉压力，保证安全，内部产生可燃爆性气体聚集少，达不到燃爆浓度，防爆性能。免维护性能》利用阴极吸收式密封免维护原理，气体密封复合效率超过95%，正常使用情况下失水极少，电池无需定期补液维护。绿色环保》正常充电下无酸雾，不污染机房环境、不腐蚀机房设备。自放电小》采用析气电位高的Pb-Ca-Sn合金，在20 的干爽环境中放置半年，无需补电即可投入正常使用。适用环境温度广》- 10 ~ 45 可平稳运行。耐大电流性能好》紧装配工艺，内阻小，可进行3倍容量的放电电流放电3分钟（ 24Ah允许7分钟以上持续放电至终止电压）或6倍容量的放电电流放电5秒，电池无异常。寿命长》由于采用高纯原材料及长寿命配方、电池组一致性控制工

芝，NP系列电池组正常浮充设计寿命可达7~10年（38Ah）。

《电池组一致性好》不计成本的保证电池组中的每一个电池具有相对一致的特性，确保在投入使用后长期的放电一致性和浮充一致性，不出现个别落后电池而拖垮整组电池。

从源头的板栅、涂膏量的重量和厚度开始控制；总装前再逐片极板称重分级（38Ah的电池），确保每个单体中活性物质的量的相对一致性；定量精确注酸，四充三放化成制度，均衡电池性能；下线前对电池进行放电，进行容量和开路电压的一次配组；

新能源早已确立了电动作为主流发展方向，但是在电池的选择上，却有很多不同的标准。锂离子电池，燃料电池，铅酸电池都是市面上被广泛使用，究竟哪种前景更明朗，更有卖相，一时间业界也争得七荤八素。

在小霖看来，三种电池都各有特点，虽然相对而然铅酸电池出现的时间早，也早早就给套上了淘汰的帽子，但是凭借极低的成本和更加成熟的技术依然占据了市场一角。

所以小霖给大家科普一下，看看哪种电池更能代表新能源未来的发展方向。

锂电池 太子等着登基

锂电池严格意义上说不是新能源，甚至连能源也算不上，因为锂电池不像化学电池。化学电池本身就是能源，靠电池里的化学反应来产生电流，反应完了，电池的寿命也就结束了。

锂电池并非能源，但可以使得新能源变成可能。比如太阳能，只是白天有，就可以用电池储存下来，夜晚用。风能则因风量不定，电负荷也随之起伏。当风力大的时候发的电比较多，但不一定能用完，就可以储存下来，待风小的时候用。

在中国制造2025里面，政府层面将锂电池作为新能源写进报告中，也就是传说中的动力锂电池。

在中国制造2025里面，动力电池的能量密度目标是350瓦时/公斤，对应配套的新能源汽车的数量到2020年时预计要100万辆，到2030年时预计200万辆。其背后的重要原因就是把动力电池与新能源革命联系在一起，这给动力电池产业提供了极大的发展前景。

那么什么是动力锂电池呢，度娘的解释是一类由锂金属或锂合金为负极材料、使用非水电解质溶液的电池，当前可分为两类：锂金属电池和锂离子电池。其中锂离子电池不含有金属态的锂，并且是可以充电的，可极大的可满足消费类需求，至此，锂电池逐渐被人们所重视。

随着新能源汽车销量逐年增长，对于锂电池的需求量也在不断扩张。以2014年数据为例，按照锂离子电池展动力电池20%的渗透率来计算，锂离子电池市场规模约为1.50万组，按照每组动力锂离子电池均价为5万元，市场总额约为7.48亿元。作为核心部件的锂电池迎来发展的大好良机，同时迎来了产业发展瓶颈。

而且锂电池企业面临上游原材料不足、成本迅速上升的困境。锂电池原材料中重要的碳酸锂，遭到市场炒作，使得价格迅速上游，半年内涨幅达到两倍。碳酸锂在锂电池的原材料成本占比中超过了50%的比例，因此碳酸锂价格半年内飙升两倍，锂电池总成本就相应上涨20%。

上游原材料供应不足，以及新能源汽车发展加大了市场需求量，导致了锂电池价格出现上扬，除此之外，人为因素同样不可忽视，市场投机力量介入，机构抱团乘机炒作，使得锂电池现货大涨。

尽管上涨幅度过快过大，但锂电池的发展前景依然被看好，尤其是今年国内新能源汽车保持快速发展，锂电池需求仍可能处于供不应求的状态，国内的锂电池企业将继续致力于扩产工作。

预计到2017年锂电池行业市场达到2300亿元左右，到2020年行业市场规模将达到6000亿元左右，锂电池行业市场仍有较大的上涨空间，未来前景乐观。

燃料电池 日韩偏爱但技术复杂

燃料电池(Fuel Cell)是一种将存在于燃料与氧化剂中的化学能直接转化为电能的发电装置。燃料和空气分别送进燃料电池，电就被奇妙地生产出来。它从外表上看有正负极和电解质等，像一个蓄电池，但实质上它不能“储电”而是一个“发电厂”。但是，它需要电极和电解质以及氧化还原反应才能发电。

而氢是燃料电池中的主要使用元素。狭义上讲我们现在所说的燃料电池一般等同于氢燃料电池。氢燃料作为能源的突出特点是无污染、效率高、可循环利用。而氢是一种无色的气体，燃烧一克氢能释放出142千焦耳的热量，是汽油发热量的3倍。它燃烧的产物是水，没有灰渣和废气，不会污染环境，因此氢作为燃料被认为将会成为21世纪理想的能源。

近几年，欧美日等地在政府大力扶持下，在氢燃料汽车研发方面均取得了一定成就，包括奔驰、通用、丰田等巨头企业更是纷纷布局。日本政府正在本国内大力推进氢燃料电池车的发展。

根据《新成长战略》规划，日本政府提出以下目标：包括氢燃料电池车在内的下一代环保车市场份额，将从2013年的约23%提升至2030年的50%~70%。同时，为氢燃料电池车提供补贴，2025年使其售价与混动车持平，统一标准与国际接轨以促进其海外销售等举措被列为重点实施项目。

本田的氢燃料电池车 Clarity 就将在今年早些时候开始发售。这款车在去年 11 月份在美国洛杉矶车展亮相。

Clarity

的内饰长得挺好，但它的创新之处，还是在引擎盖下。不同于传统的汽车发动机或者全电动系统，Clarity 采用的氢燃料电池提供动力。这种先进的动力系统并不是次使用——本田在 2005 年就开始销售氢燃料电池车，在美国、德国和日本已经卖了好几年。简单来说，燃料电池汽车将氢燃料转化为电能，唯一的排放物是水，超级环保。但说起来简单，实际做却挺难的。

本田汽车部门执行副总裁约翰·孟德尔(John Mendel)说：「Clarity 氢燃料电池汽车是一款颠覆性的产品，它提供不折不扣的零排放用户体验，无论是性能、实用性、里程还是充电速度都可以与的汽油汽车媲美。」

但是说老实话对于像这类新能源车，我的想法就是“贵”，专门为富豪们服务的车，像我们这种平常老百姓也只能是远观不能亵玩。

而且氢燃料车目前就推广而言与现实还存在较大差距。燃料电池生产成本很高，而加氢站的建设甚至比锂电池电动汽车的充电站更难。除此之外，氢气有爆炸的隐患且氢气来源渠道有限。

目前而言，氢燃料电池汽车(FCV)在与传统的燃料汽车与电动汽车的竞争中优势不大，预计到2027年，FCV在车市中的占有率甚至不到0.1%。对于氢燃料电池汽车，目前的客户只有三种选择：丰田Mirai、现代途胜FCV、本田Clarity，而且这些车于日本、美国加利福尼亚州、韩国和几个其他小型市场。

思迈汽车信息咨询公司预期2027年会有17款FCV上市，包括几家欧洲汽车制造商的产品。但是对FCV的整体预测是年销量仅达7万辆，不足市场份额的0.1%。

“在业界有这么个说法，没有能源站，就没法卖车，”丰田常务董事佐藤康彦说，“丰田完全不想做一个能源公司，所以想联合各家能源公司一起做这场生意。”他说的的确是实话。

铅酸电池 很意外的没有淘汰

铅酸电池听起来更像一个从远古来的产物，但是有一点你想不到，目前市场上80%以上的新能源汽车使用的是铅酸蓄电池，锂电池使用率普遍较低，一定意义上讲，新能源汽车的发展更大程度上将拉动铅酸蓄电池的消费。

锂电池使用率普遍较低，原因在于锂电池目前在动力电池方面技术还不够成熟，安全性有待提高；另外目前锂电池高新技术依赖进口，价格相对铅酸蓄电池较为昂贵，难以得到普及。所以目前一定意义上讲，新能源汽车的发展更大程度上将拉动铅酸蓄电池的消费。

我们目前上市的电动车使用铅酸电池，不是电动车企业蠢，不知道采用新技术，而是在目前能量产能供货的电池中，只有这种是可用靠谱的，其他或者是技术不成熟，或者是产业链无法配套的、或者是成本太高无法商用。

所以说，铅酸电池还没有推出历史舞台，相反却逆势占据主角位置一定程度上来说来说是一种市场向技术妥协的结果。

还有一点值得注意的是，一直以来，电池成本居高不下都成为制约新能源汽车发展的主要问题之一，即使享受着高额的国家补贴，电动汽车动辄20万元以上的售价也仍让很多消费者觉得难以承受。然而，讽刺的是，在三、四线城市的大街上，却充斥着大量的廉价电动汽车。

铅酸电池一般应用在低速和城市短途电动车上，虽然铅酸电池能量密度低，但由于成本不高，售价低廉，在中小城市极为。不过，这些电动汽车的续航里程很难达到100公里以上。此外，而国家对此并未明文禁止，所以对于这类电动汽车的态度，也视各地方政府而定。

理论上说虽然铅酸电池仍然处在的顶点，但势必在未来几年遭到迅速淘汰。

小结

以上三种电池是目前市面上被讨论多的，还有一些剑走偏锋的技术小样觉得没有拿出来说的必要。纵观大环境来看，锂电将结果铅酸电池的衣钵成为舞台上的主角应该问题不大。至于燃料电池未来的发展前景，小样觉得如果不解决关键问题，燃料电池依旧无法摆脱“小清新”的身份，只能寄居在人们美好的憧憬里。