

# AERTO艾亚特蓄电池AERTO120BT 12V120AH 型号及参数

|      |   |
|------|---|
| 产品名称 | AERTO艾亚特蓄电池AERTO120BT 12V120AH<br>型号及参数     |
| 公司名称 | 山东北华电源科技有限公司                                |
| 价格   | .00/件                                       |
| 规格参数 |   |
| 公司地址 | 北京市平谷区滨河街道南小区甲4号303室-20227(<br>集群注册) (注册地址) |
| 联系电话 | 17812762067 17812762067                     |

## 产品详情

### AERTO艾亚特蓄电池AERTO120BT 12V120AH 型号及参数

产品特点：

导电性好的放电性

容量充足

安全可靠的防爆排气系统

使用温度范围宽

密封性能好充电接受能力强

结构特点板栅合金：正负极板栅采用铅钙多元合金，耐腐蚀

电池壳体：抗冲击、耐震动的高强度ABS(可选用阻燃级)

端子密封：采用多层极柱密封专有技术；

紧装配设计：较高的极群装配比，有效防止活性物质脱落；

安全阀：高灵敏度的安全阀，可以有效保证电池使用过程中

通信基站、电信系统

机房数据、通信 发电站、电力传输系统 太阳能发电系统、风能发电系统 信号系统、应急灯照明系统  
UPS不间断电源、EPS系统、安防系统 电动童车、小型电子仪器 移动电子设备、电动卷闸门  
医疗设备、后背电源 直流屏电源系统

、搬运、储存、充电与维护：

1、蓄电池重且外壳脆，搬运时应小心轻放，电压的放置应正立。严禁侧放，更严禁翻滚和摔掷，同时注意不要使端子受力。

2、蓄电池应储存或安装于干燥通风的地方，避免阳光直射，应远离热源及易产生火花的地方。

3、蓄电池存放前应为满充电状态，不允许放电后存放。蓄电池应在0~30 的环境下贮存，存放的蓄电池应每 两个月进行一次补充电为宜。每月应对蓄电池组作例行检查，检查项目如下：

(1) 蓄电池的外壳、上盖应保持清洁，并且蓄电池密封盖栓和排气孔应保持畅通。

(2) 蓄电池的外壳、和极柱温度。

(3) 蓄电池的壳盖有无变形及周边是否渗液，极柱、安全阀是否有渗液或酸液溢出。

(4) 链接线是否拧紧。

(5) 单只蓄电池浮充电压、蓄电池组充电电流、浮充总电压及负载电流。

、安装维护：

容量不同、性能不同、生产厂家不同的蓄电池不可链接在一起使用。

实际容量相同的蓄电池或蓄电池组方可串联使用。

实际电压相同的蓄电池或电池组方可并联使用。蓄电池链接和引出请用合适的导线。

链接是务必切断电源，否则会有触电甚至的危险。

正负极不得接反或短路，否则会使蓄电池严重受损，甚至发生。

紧密地链接好端子螺栓部分，防止火花产生；若接触面被氧化，可用苏打水清洗。

新安装的蓄电池组在使用前应进行72小时浮充充电使蓄电池内部电量均衡，方可进行测试或使用

蓄电池荷电出厂，不得试图拆卸蓄电池避免发生危险，如不慎蓄电池壳破损，接触到酸液，请立即用大量清水冲洗

不能将蓄电池放置于密封容器内使用，否则会有的危险。

不能使用有机溶剂清洗蓄电池。

多只蓄电池串联可获得高电压，安装时应注意使用绝缘工具，防止电击。

安装时应拧紧螺母，以防止充放电时产生火花。

蓄电池不可倒置使用，否则会有电解液漏出。

蓄电池寿命终止时，应妥善处理，随意遗弃会造成环境污染。

为了更好的服务用户的需求，做好指导使用及时售后服务工作，我方本着“一切追求高质量、高品质、用户满意为宗旨”的精神。以“周到的服务、可靠的产品质量”为原则向用户做如下承诺：一、产品质量承诺：1、产品的制造和检测均符合标准。

2、产品在有检测人员进行检测，确保产品的各项指标达到贵处的要求。3、我方所提供的产品在质保期内如果存在质量问题，我方愿意承担一切责任。二、交货期承诺：我方确保所提供的产品按照需要方要求时间将货物送到指定地点，若贵处有特殊要求，需提前完工的，我方可与贵处协商，确保及时满足贵处的需求。三、若供应商所提供的货物开箱后，发现有任何问题（包括外观损伤），须以使用方能接受的方式加以解决的，及时维修更换和换取全新产品。

### AERTO艾亚特蓄电池AERTO120BT 12V120AH 型号及参数

随着全球汽车行业加快电动化转型，动力电池市场需求暴涨，企业纷纷扩产、加快自建电池厂，行业竞争将更加激烈。近，上汽集团推出车电分离的“电池银行”，广汽集团发布动力电池技术战略“中子星战略”，宝马和福特也将扩大对固态电池投资，还有蔚来要推出磷酸铁锂电池包，各个车企在相继涉足动力电池的同时，宁德时代、中航锂电等头部动力电池企业也在纷纷扩产，甚至投资达百亿级。

“原材料上涨成本上升、担心电池供应短缺、不希望过于依赖当前的电池供应商……”这些都成为车企自建电池厂的原因之一。不仅如此，车企还通过合资、入股并购以及找二线电池厂家等多种方式，以降低电池供应的风险。

中国汽车动力电池产业创新联盟预计，2021年我国新能源汽车产量将达224.6万辆，同比增长75.3%，全年动力电池装车需求将达115GWh，同比增长约80.8%。“十四五”期间，我国动力电池需求将较当前翻两番以上。近5年全球60%的动力电池技术创新在中国，包括材料、电芯、系统、装备等环节。今后一段时间内，全球超60%的动力电池产能建设在中国，我国将成为全球大的动力电池生产国。

在行业集中度已越发高企的当下，车企纷纷上马动力电池，能否打破当前的竞争格局？动力电池未来技术竞争的焦点是什么？如何完善动力电池产业链的发展？

01

多方出击，车企不想“卡脖子”

今年来，整车厂商进军动力电池行业的趋势越来越明显，这也带动新能源汽车产业的新变局。如上述提到的福特汽车，近就宣布成立一个全新的全球电池创新中心Ford Ion Park，以加速动力电池组和电池单体技术的研发，以及未来的动力电池制造。而上汽集团也称将很快推出车电分离的“电池银行”，并在今年底或明年初推统一规格的电池包，覆盖车型达11款车型，可支持磷酸铁锂、三元锂电、高镍电池，甚至固态电池电芯。

大众集团日前更是表示，今年将销售100万辆电动汽车，并计划晚在2025年成为全球电动汽车市场。而大众集团在中国建立的企业布局先进动力电池产能，也是保障其动力电池供应的必然步骤。

在汽车产业“新四化”的发展进程中，电动化的重要性毋庸置疑，是自建电池厂还是采购电池，关乎着

车企未来是否能够掌握电池的话语权。目前，行业内很多整车厂都有自己的电池研发中心，它们向电池供应商采购电芯，但是PACK电池包自己生产。

而随着新能源汽车产销规模的扩大，车企亲自下场“做电池”也是渐行渐近。一方面，现在新能源汽车销量还不足燃油汽车的5%，而传统燃油汽车企业也才刚刚开始发力，新能源汽车市场未来增长空间巨大，远没有到充分竞争的阶段，一定不会只有现在这几家动力电池企业，新兴动力电池企业会涌现出来。另一方面，是改变传统车企与动力电池企业的电池供需关系，过去两三年里，奥迪e-tron、捷豹i-PACE、奔驰EQC等国外品牌的电动车均因电池供应问题而推迟上市，国内也有吉利几何、蔚来、小鹏汽车等陷入电池短缺的窘境，这种被电池“卡脖子”的状况倒逼整车厂走上自建电池厂的道路。

国家电动乘用车技术创新联盟技术委员会主任、国家新能源汽车创新工程专家组组长王秉刚在接受媒体采访时表示：“主机厂要不要建电池厂，取决于它的需求量，只有电池需求量足够大的时候才会考虑独立建设电池厂，并且还要能够保持连续的技术进步。就像现在我们看到很多乘用车公司都是自己做发动机一样。”他同时提到，但是客车、商用车自己做发动机的就比较少，因为整车产量不够，做发动机就不合适。

而除了稳固供货的考虑，降低生产成本也是一个重要的目的。有数据显示，电池成本约占电动车总成本的30% - 40%，而车企采购电芯后自行生产电池包，要比直接采购电池包更有成本优势。尽管近期宁德时代辟谣了磷酸铁锂电池价格将提高10%的消息，但随着原材料价格的上涨，电池成本大增也是大概率事件。

事实上，为了解决动力电池缺货以及成本的问题，有实力的车企不仅下决心自建电池厂，也已经开始通过自行投资、并购等模式下厂制造动力电池，像特斯拉、宝马、大众等企业甚至都已参与到上游锂资源的卡位战中。目前，上汽、广汽、长安、吉利等多家车企与宁德时代达成了合资合作关系，而长安、丰田则与比亚迪达成了合资合作关系。跨国车企也是毫不示弱，谋求深度绑定，比如大众中国入股国轩高科成为大股东，而奔驰也宣布入股孚能科技并获得3%的股权，本田出资37亿元参与宁德时代定增，获得1%的认购股权。

一些车企在与宁德时代合作的同时，也在开拓与二线电池厂家的合作可能。比如广汽埃安主力车型的电芯供应商已逐渐从宁德时代更换到中航锂电，亿纬锂能的方形三元电池也获得了华晨宝马的定点项目，特斯拉国产Model Y则将LG定为电池供应商。“竞争一般会让价格下降，也能够降低供应链的风险，不过于依赖某一家上游公司。寻找多家供应商，是汽车零部件采购的常用方法。”有汽车行业人士表示。

在宁德时代的崛起中，车企扮演的角色至关重要。但从近期的种种现象来看，曾经紧密依靠宁德时代的车企们，正在试图避开这一行业巨头。这些车企想要摆脱受制于人的局面，自然有话语权、定价权的争夺，也有对产能的担忧。但反过来看，这些大规模自建电池厂的车企，AERTO艾亚特蓄电池AERTO120BT 12V120AH

型号及参数 如果未来其电动车销量不达预期，那么现在大量的电池产能投入或许将变成巨大的负担。