

关于蓄电池“不存电”现象的前期 预防措施及售后解决方案

合万蓄电〔2016〕品字 96 号

针对各配套厂反映有蓄电池不存电现象，我公司认真对待，组织技术、品质、生产、售后等相关人员共同分析，提出整改方案，并付之实施，现就有关问题函告如下：

一、电池不存电现象

我公司出厂的所有蓄电池经过严格的出厂检验，确保每只电池在出厂时足电出厂。其开路电压均在 12.6V—12.9V,重负荷端电压为 10.5V—11.5V，不在此范围内的电池不允许出厂。根据规定（GB/T5008—2013)足电出厂的蓄电池在不装车常温下可存放 90 天（我厂生产的电池常温下可足电存放 120 天）。90 天内不影响装车起动，90 天后需给电池进行一次充电后才能装车，否则会造成电池储电量不足，加之装车后进行试车，如频繁起动又会降低电池的存电量，装车后整车若再作为库存车存放一段时间后就会造成电池蓄电量不足，甚至起动不了机车，多数人误认为电池不存电。解决此类现象的方案有以下办法：

1、加强对库存电池的管理。采用“先进先出”的原则，合理规范库存，确保在 90 个工作日内更换一次库存。

2、装车厂自备充电机对库存电池进行充电。对库存较长的电池以及生产线上频繁试车、放电的电池、机车线路或电器搭铁放电等亏电的电池进行充电。充足电的电池仍不影响使用和寿命。**充电的方法：用电池容量 1/10A 的电流给电池充电，库存的电池充电 12 小时，深度亏电的电池充电 24 小时。（目前许多装车厂采取此种方法）**

3、对于已装车调试完毕的库存车，可以将连接电池的正极桩头线拆掉，待售车时再装上。这样可以减少电池通过机车的电器或线路自放电，以延长电池存放期。

对于主机厂已装好未出售的库存车上的电池需在静止存放达到 3 个月时间时必须对电池进行一次充电维护，否则会影响车辆的正常启动，充电方法用**电池容量 1/10A 的电流给电池充电，库存的电池充电 12 小时，深度亏电的电池充电 24 小时**（目前许多装车厂采取此种方法）。

二、售后电池反映“不存电”现象

整车售出后也会有客户反映车辆启动不了，电池“不存电”，造成此原因有几种，

1、新电池随整车出厂时由于车辆在经销商处存放时间过长，而经销商以为是新车往往忽视了对电池的定期保养（定期补充电），等发车时就发现车辆启动不了或当时勉强能启动其实电池已亏电了，这就是存放期过长现象，造成电池电量不足严重亏电。而客户在使用机车时机车的发电量不足以能弥补电池电量的严重亏损，一段时间后就很难启动了，客户以为是电池不存电纷纷要求调换或退货。

2、机车发电机或调节器、控制器等电器部分有缺陷，造成机车不能给电池正常充电，电池亏电启动不了车。

3、机车调节器、控制器等电器部分有缺陷，不能起到控制功能，造成机车给电池长期充电且充电电流过大电池温度过高一段时间后-**电池干水外壳变形**，损坏电池无法启动机车。电池启动不了车。

4、是电池制造本身确有缺陷（质量问题），电池内部短路、断路造成机车给电池充不上电，启动不了车。

5、整车额外加装部分电器（诸如预热器等）消耗电池本身的电量，机车长

时间不工作，电池消耗的电量达不到补充，久而久之电池亏电，无法启动车辆。

针对以上几类现象售后人员检查方法如下：首先给启动不了机车的电池按**电池容量 1/10A 电流充电 24 小时后（一定要充电 24 小时后）**再装车，若能连续启动机车则说明电池良好，若启动不了机车或不能连续启动机车需要再测电池两端的电压，若电池两端电压（开路）为 **12.6V—12.9V**，此时需将电池静置 24 小时，若电压仍为 **12.5V—12.8V** 则说明电池良好，若电压（开路）低于 **12V** 以下则说明电池有质量问题，可以给予客户调换。对于机车发电量过大调节器失控造成蓄电池干水，烧坏的电池将不予调换。

针对贵公司多次退回的“三包”电池经过我单位检测后 90%的电池均是亏电，经重新充电后，电池的性能容量均恢复到出厂状态，能正常使用。因此恳请贵公司按照以上方法加强对库存存放电池、装车后的库存电池以及售后代理商的管理，以减少不良品的出现。恳请贵公司一定要加强对代理商的管理，据了解许多代理商都不给库存车的电池进行保养（补充电），即使有的代理商给电池充电了，但充电时间均达不到要求，往往造成充过电的电池只充了一部分的浮电，因此用不了很长时间又没电了。为此我们要求给亏电的电池**按电池容量 1/10A 电流充电 24 小时后（一定要充电 24 小时后）**再使用。

以上即是我单位针对各主机厂对蓄电池不存电现象给予的解决方案。我们真诚希望贵公司在以后的合作中多提宝贵意见，加强合作，共同提升产品的品质，携手共创辉煌！

祝合作愉快！

