

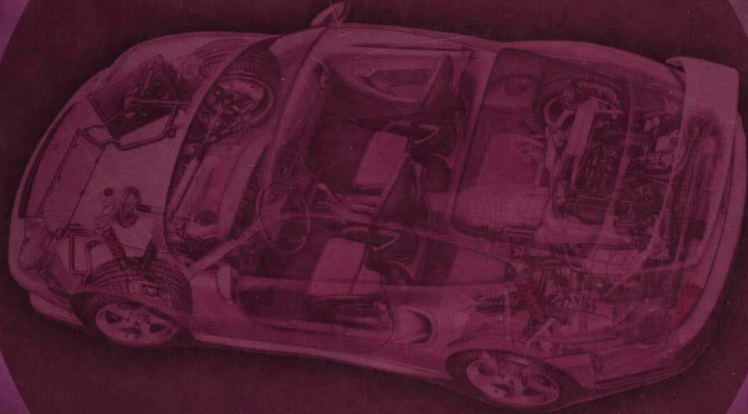
轿车故障

诊断
与
分析

丛书

亚洲轿车故障诊断 流程册

李东江 赵国柱 主编



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS



轿车故障诊断与分析丛书

亚洲轿车故障诊断流程册

主 编 李东江 赵国柱
副主编 李 骅



机械工业出版社

本书着重介绍了亚洲常见车型（丰田凌志、本田雅阁、日产风度 A32、三菱、马自达、现代索纳塔等）的故障诊断方法。本书条理清晰，语言简练，所有的故障诊断均以流程图（或表）的形式，一目了然，可操作性强是本书的最大特点。本书适合具有一定车辆使用和维修经验的汽车维修技术人员、汽车维修管理人员阅读。其中本田雅阁、日产风度、马自达 MX-6、626 和现代索纳塔车型的相关内容，同时适用于其进口和国产车型。

图书在版编目（CIP）数据

亚洲轿车故障诊断流程册/李东江、赵国柱主编. —北京：机械工业出版社，2005.6

（轿车故障诊断与分析丛书）

ISBN 7-111-16910-7

I. 亚… II. ①李…②赵… III. 轿车-故障诊断 IV. U469.110.7

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 076889 号

机械工业出版社（北京市百万庄大街 22 号 邮政编码 100037）

策划编辑：杨民强 责任编辑：李建秀 版式设计：霍永明

责任校对：陈延翔 封面设计：鞠 杨 责任印制：石 冉

三河市宏达印刷有限公司印刷

2005 年 8 月第 1 版第 1 次印刷

787mm × 1092mm $\frac{1}{16}$ · 39.25 印张 · 2 插页 · 972 千字

0001—4000 册

定价：65.00 元

凡购本书，如有缺页、倒页、脱页，由本社发行部调换

本社购书热线电话（010）68326294

封面无防伪标均为盗版

前 言

随着现代汽车技术的发展,电子控制技术已十分普通。虽然电子控制技术的自诊断功能能够帮助维修人员缩小维修范围,但由于汽车的控制是一个非常复杂的系统工程,仅仅依靠控制单元提供的数据是远远不够的。怎样快速准确地查找汽车故障的原因并排除故障,这是广大汽车维修人员在维修实践中迫切需要的。为此,在机械工业出版社的组织策划下,我们编写了这套“轿车故障诊断与分析丛书”。

本书共分七章,第一章主要介绍了汽车电控系统故障诊断的基础知识和OBD-II系统,第二章至第七章分别介绍亚洲常见车型(丰田凌志、本田雅阁、日产风度A32、三菱、马自达、现代索纳塔等)的故障诊断与检修,其中本田雅阁、日产风度、马自达MX-6、626和现代索纳塔车型的相关内容同时适用于其进口和国产车型。本书条理清晰,语言简练,所有的故障诊断均以流程图、表、文的形式,一目了然,因此可操作性强是本书最大的特点。本书适合具有一定车辆使用和维修经验的汽车维修技术人员、汽车维修管理人员阅读。

本书由李东江、赵国柱任主编,李骅任副主编,参加编写的有赵国柱和李骅(第二章、第三章、第四章)、李东江和张大成(第一章、第五章、第六章和第七章)等。参加资料整理、图文处理的有宋良玉、邵红梅、谢剑、边伟、郭兆松等。在编写过程中得到许多汽车企业维修人员的大力帮助。在此谨向为本书编写、出版付出辛勤劳动的同志表示衷心的感谢。

由于作者水平有限,书中难免有不当和错误之处,敬请广大读者批评指正。

编 者

目 录

前 言

第一章 汽车故障诊断基础 1

第一节 汽车故障自诊断 1

一、汽车解码器 1

二、进入故障自诊断系统的方法 2

三、故障码的显示方法 2

四、故障码的清除 5

第二节 OBD - II 自诊断系统简介 5

一、OBD - II 的特点 5

二、诊断测试模式 6

三、OBD - II 故障码的意义与分类 7

四、SAE 定义的标准故障码 8

第三节 汽车电控系统故障诊断与维修 注意事项 22

一、电控燃油喷射系统的维修注意
事项 22

二、电控系统故障诊断的方法与步骤 ... 24

三、故障征兆模拟法检查间歇性故障 ... 24

第二章 丰田轿车故障诊断与检修 26

第一节 丰田凌志轿车电控发动机故障 诊断 26

一、丰田凌志轿车故障码的读取与
清除 26

二、丰田凌志轿车电控发动机故障码和预
检查 28

三、丰田凌志轿车电控发动机故障码的诊断
流程 32

四、丰田凌志轿车电控发动机非故障码的
诊断流程 74

第二节 丰田凌志轿车自动变速器故障 诊断 83

一、丰田凌志轿车自动变速器故障码的读
取与清除 83

二、丰田凌志轿车自动变速器故障
码表 85

三、丰田凌志轿车自动变速器故障码的诊
断流程 86

第三节 丰田凌志轿车 ABS 系统故障 诊断 104

一、丰田凌志轿车 ABS 故障码的读取与
清除 104

二、丰田凌志轿车 ABS 系统故障
码表 105

三、丰田凌志轿车 ABS 系统故障码诊断
流程 106

第四节 丰田凌志轿车 SRS 系统故障 诊断 128

一、丰田凌志轿车 SRS 系统故障码的读取
与清除 128

二、丰田凌志轿车 SRS 故障码表 129

三、丰田凌志轿车辅助保护系统故障码的
诊断流程 132

四、丰田凌志轿车安全气囊系统无故障码
的故障诊断 175

第三章 本田轿车故障诊断与检修 182

第一节 本田轿车发动机故障 诊断 182

一、20 世纪 90 年代本田轿车发动机故障码
的读取和清除 182

二、20 世纪 90 年代本田轿车故障
码表 183

三、本田轿车发动机故障码的诊断
流程 186

第二节 本田雅阁轿车自动变速器故障



诊断	207	故障诊断	346
一、本田雅阁轿车自动变速器故障码读取与清除	207	一、日产风度 A32 轿车 ABS 系统故障码的读取与清除	346
二、本田雅阁轿车自动变速器故障码表	209	二、日产风度 A32 轿车 ABS 系统故障码表	347
三、本田雅阁轿车自动变速器故障码的诊断流程	211	三、日产风度 A32 轿车 ABS 系统故障码的诊断流程	348
第三节 本田雅阁轿车 ABS 系统故障诊断	241	第五章 三菱轿车故障诊断与检修	363
一、本田雅阁轿车 ABS 系统故障码的读取与清除	241	第一节 三菱轿车发动机集中控制系统故障诊断	363
二、本田雅阁轿车 ABS 系统故障码表	243	一、三菱轿车发动机控制系统故障码的读取与清除	363
三、本田雅阁轿车 ABS 系统故障码的诊断流程	246	二、三菱轿车发动机集中控制系统的故障码表	364
第四节 本田轿车 SRS 系统故障诊断	268	三、三菱轿车发动机集中控制系统故障码的诊断流程	370
一、本田轿车 SRS 系统故障码的读取与清除	268	第二节 三菱轿车自动变速器/变速驱动桥电控系统的维修	395
二、本田轿车 SRS 系统故障码表	270	一、三菱轿车自动变速器/变速驱动桥电控系统故障码的读取与清除	395
三、本田轿车 SRS 故障码的诊断流程	271	二、三菱轿车自动变速器故障码表	398
第四章 日产轿车故障诊断与检修	288	三、三菱轿车 F4ACI 型变速驱动桥故障码的诊断流程	401
第一节 日产风度 A32 轿车发动机故障诊断	288	四、三菱轿车 F4A41、F4A42、F4A51 型变速驱动桥故障码的诊断	418
一、日产风度 A32 轿车故障码的读取与清除	288	五、三菱轿车 R4AW3 和 V4AW3 型变速器故障码的诊断	429
二、日产风度 A32 轿车故障码表	289	第三节 三菱 Galant 轿车防抱死制动系统故障诊断	435
三、日产风度 A32 轿车发动机故障码的诊断流程	290	一、三菱 Galant 轿车 ABS 系统故障码的读取与清除	435
第二节 日产风度 A32 轿车自动变速器故障诊断	327	二、三菱 Galant 轿车 ABS 系统故障码表	436
一、日产风度 A32 轿车自动变速器故障码的读取与清除	327	三、三菱 Galant 轿车 ABS 故障码的诊断流程	437
二、日产风度 A32 轿车自动变速器故障码表	329	四、三菱轿车无故障码故障的诊断	444
三、日产风度 A32 轿车自动变速器故障码的诊断流程	330	第四节 三菱 Galant 轿车安全气囊故障诊断	447
第三节 日产风度 A32 轿车 ABS 系统		一、三菱 Galant 轿车安全气囊控制系统故	



故障码的读取与清除	447
二、三菱 Galant 轿车 SRS 系统故障码表	448
三、三菱 Galant 轿车 SRS 系统故障码的诊断流程	449

第六章 马自达轿车故障诊断与

检修

第一节 马自达轿车发动机集中控制

系统故障诊断

一、马自达轿车发动机集中控制系统故障码的读取与清除	454
二、马自达轿车发动机故障码表	455
三、MX-6 和 626 型轿车 2.0L 发动机集中控制系统故障码的诊断流程	459
四、MX-6 和 626 型轿车 2.5L 发动机集中控制系统故障码的诊断	480
五、929 型轿车 3.0L 发动机集中控制系统故障码的诊断	500

第二节 马自达轿车自动变速器电控

系统故障诊断

一、马自达轿车自动变速器电控系统故障码的读取与清除	510
二、马自达轿车自动变速器故障码表	512
三、MX-6 及 626 轿车 GF4A-EL 型自动变速器电控系统故障码的诊断流程	514
四、929 型轿车 RA4A-EL 和 RB4A-EL 型自动变速器电控系统故障码的诊断	529

第三节 马自达轿车制动防抱死控制系

统故障诊断

一、马自达轿车制动防抱死控制系统故障码的读取与清除	543
二、马自达轿车制动防抱死系统故障码表	544
三、马自达轿车制动防抱死控制系统故障码的诊断流程	545
四、马自达轿车制动防抱死控制系统故障码的诊断	548

第四节 马自达轿车安全气囊控制系统

故障诊断

一、马自达轿车 SRS 系统故障码的读取与清除	551
二、马自达轿车 SRS 系统故障码表	552
三、马自达轿车 SRS 控制系统故障码的诊断流程	552

第七章 现代索纳塔轿车故障诊断与

检修

第一节 索纳塔轿车发动机电控系统

故障诊断

一、索纳塔轿车发动机电控系统故障码的读取与清除	563
二、索纳塔轿车发动机控制系统 (MELCO) 故障码表	563
三、索纳塔轿车发动机控制系统故障码的诊断 (MELCO 电控系统) 流程	564

第二节 索纳塔轿车自动变速器故障

诊断

一、索纳塔轿车自动变速器控制系统故障码的读取与清除	584
二、索纳塔轿车自动变速器故障码表	585
三、索纳塔轿车自动变速器故障码的诊断流程	585

第三节 索纳塔轿车 ABS 故障

诊断

一、索纳塔轿车 ABS 故障码的读取与清除	595
二、索纳塔轿车 ABS 故障码表	595
三、索纳塔轿车 ABS 故障码的诊断流程	596
四、索纳塔轿车非故障码的故障诊断 (ABS 警告灯)	598

第四节 索纳塔轿车安全气囊故障

诊断

一、索纳塔轿车安全气囊故障码的读取与清除	601
二、索纳塔轿车 SRS 系统故障码表	601
三、索纳塔轿车 SRS 系统故障码的诊断流程	602

第一章 汽车故障诊断基础

第一节 汽车故障自诊断

一、汽车解码器

1. 解码器的功能

汽车解码器有专用型解码器和通用型解码器之分,通用解码器的软件储存有欧、美、日几十种不同牌号和车型的汽车电脑及控制系统的检测程序和数据传输,并配备有多种专用检测接头,这是一种多用途、多功能兼容的电脑解码器,对汽车各系统的电脑和控制元件都能进行数据分析。可用来读取车内控制系统存储的故障码,只需把被测车辆的车型、识别码输入解码器,然后按显示屏上的提示将检测插头与汽车上的检测插座相连接,再根据检测内容进行选择,各个控制系统就可从解码器中显示出车辆运行数据资料,并可以进行清除故障码等检测工作。这种解码器有如下优点。

(1) 进行数据传输。也就是将汽车发动机运转过程中的运行状况和各种数据的输入、输出信号的瞬时值,以串行输送的方式,经故障检测插座中的某个插孔向外传送。这些数值就会在解码器显示屏上显示出来,使整个控制系统的工作状况一目了然。

(2) 读取故障码(DTC)。这是一种方便且可靠的读取故障码方法,技术人员可以不记录读取故障码,可不通过故障指示灯(MIL)闪亮次数等方法来获取故障码信息。而且有些车型是不能通过MIL的闪烁来显示故障码,电脑解码器才是惟一读码工具,是惟一可以与PCM直接交流的测试仪器。

(3) 通过电脑解码器,向汽车控制系统发出工作指令,技术人员可在发动机运转过程中或熄火状态下,通过电脑解码器向各控制执行器发出检修作业所需的强制性动作指令,检测执行器的工作情况,以检查出有故障的执行器或控制电路。

(4) 行车时监测现场诊断数据流,路试时现场诊断数据流记录的故障情况。

(5) 通过解码器可以清除汽车控制系统电脑内储存的故障码,使故障灯熄灭,免除拆卸蓄电池电缆。更何况有些新款车在拆卸蓄电池电缆后会出现防盗锁死、音响系统锁死等。

解码器的缺点是:解码器自己不能思考或进行故障诊断,因此最重要的是要了解所修系统的工作和测试程序,以正确地理解解码器所提供的信息。还要注意在某些条件下,解码器可能会显示错送的信息,而且并不是从所有的车上都能取得PCM电脑数据信息。

当汽车无法提供数据或数据无法取出时,解码器就无法发挥作用,除非这个解码器配有DMM电表、示波器或其他测试设备。数据能否产生和取出很大程度上取决于生产厂家和汽车型号。目前,大多数的解码器制造厂商都添加了软件卡,通过更换软件卡,从不同生产厂家的车上取得诊断数据。

2. 推荐使用的故障诊断仪

亚洲车型推荐使用的故障诊断仪如表1-1所示。



表 1-1 亚洲车型推荐使用的故障诊断仪

制造商或车型	故障诊断仪型号
凌志 (Lexus)	OBD - II 故障诊断仪/Lexus 故障诊断仪
本田 (Honda)	PGM Tester/OBD - II 故障诊断仪
尼桑 (Nissan)	GST/Nissan CONSULT 故障诊断仪
三菱 (Mitsubishi)	MUT - II 故障诊断仪
马自达 (Mazda) 626	NGS 故障测试仪
现代 (Hyundai) Sonata	Hi Scan 故障诊断仪

二、进入故障自诊断系统的方法

读取故障码时,首先要使系统进入故障自诊断状态。由于汽车制造厂家的不同,进入故障自诊断状态的方法也有一定的区别,归纳起来大体有以下几种。

(1) 跨接导线读取法。有些电子控制系统在进入故障自诊断状态时,需要将“诊断输入接头”和“搭铁接头”用跨接导线进行短接,方可读取故障码。

(2) 打开专用诊断开关法。在一些车上设置有“按钮式诊断开关”(如沃尔沃轿车)或在电子控制单元 ECU 上设置有“旋钮式诊断开关”(如日产轿车),当需要读取故障码时,按下或旋转这些专用诊断开关,即可读取故障码。

(3) 打开兼顾诊断开关功能的共用开关法。有些电子控制系统中,空调控制面板上的控制开关,一般是将“OFF”(关机)和“WARMER”(加油器)两个键同时按下,即可进入故障自诊断系统读取故障码。如通用凯迪拉克、福特林肯·大陆、通用埃尔多拉多等高级轿车采用此法。

(4) 利用点火开关的约定操作法读取。将点火开关在 5s 内开关三次(ON - OFF - ON - OFF - ON - OFF 循环一次)即可。例如美国克莱斯勒公司生产的多种车型(纽约人、太阳舞、幻影等)以及北京切诺基汽车采用此法。

(5) 利用加速踏板的约定操作法读取。将点火开关打开,发动机不起动时,在 5s 内踩加速踏板 5 次即可。如德国宝马轿车。

(6) 利用专用解码器读取。所有轿车的故障码读取均可采用解码器进行,有些轿车只能用此法。如奥迪 100 型(V6)、桑塔纳 2000 型可用 V.A.G1551/1552 读取;北京切诺基可用 DRB II 测试仪器进行等。

三、故障码的显示方法

对于不同生产厂家不同年代生产的不同型号的汽车,其故障码的显示方法不同,一般常见的显示方法有以下几种。

1. 利用仪表板上的“检查发动机”指示灯的闪烁情况显示故障码

大部分电子控制汽油喷射系统故障码采用这种方法进行显示。当系统进入故障码读取状态时,自诊断系统控制“检查发动机(CHECK ENGINE)”指示灯的闪烁次数和点亮时间长短来表示故障码。对于采用这种方法进行故障码显示的不同系统,其显示方法略有不同,一般有三种表示方法。

(1) 灯点亮时间较长的闪烁信号,其闪烁的次数代表故障码为十位数码;灯点亮时间较短的闪烁信号,其闪烁次数代表故障码的个位数。当灯显示完一个十位数码时,将关闭一小



会儿，再接着显示个位数码。一个故障码的两位数都显示完毕后，灯关闭较长一段时间，再进行下一个故障码的显示。如此循环显示，直到人为地结束故障码的读取过程。如图 1-1a 所示。

(2) 指示灯点亮时间不变，由灯的关闭时间长短来区分一个码的个位与十位以及不同的故障码。位与位之间有一个较短的关闭时间，码与码之间有一个较长的关闭时间。如图 1-1b 所示。

(3) 指示灯点亮时间不变，在位与位之间关闭一小会儿，在码与码之间点亮时间略长一点。如图 1-1c 所示。

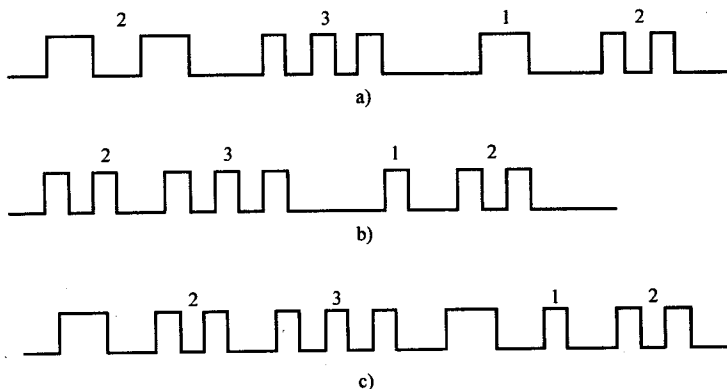


图 1-1 故障码“23”和“12”的显示方法

2. 用指针式电压表显示故障码

这种显示方法，与第一种方法读取故障码的基本原理相似，只是采用指针式电压表指针的摆动情况代替指示灯进行显示。进入故障诊断状况后，用万用表的直流电压档（内阻应大于 $50\text{k}\Omega$ ）检测故障诊断插座输出端上的电压（图 1-2）。这种方式有一位数代码和两位数代码两种形式。

3. 利用发光二极管（LED）显示法

有些车型用一个或多个发光二极管来显示故障码。这些 LED 一般装在电子控制单元 ECU 上，有的装在故障诊断插座上。

(1) 采用一个 LED 显示时，其指示方式与仪表板上的“检查发动机”指示灯闪示故障码的方式相同。

(2) 采用两个 LED 显示时，一般为两个不同颜色的发光二极管，红色发光二极管闪烁十位码，绿色 LED 闪示个位码，两个 LED 共同显示故障码（图 1-3）。

(3) 采用四个 LED 显示时，如图 1-4 所示，各 LED 分别代表 8、4、2、1，显示故障码时，将发亮的 LED 所代表的故障码相加而为所要显示的故障码。

4. 利用车上的数字式仪表进行数字显示

在许多高级轿车上，采用这种方法显示故障码。当进行故障码操作时，故障码将以数字的形式显示在组合仪表显示器的某一部位（一般是显示在数字式湿度显示屏上或燃油数据中心信息屏上）。

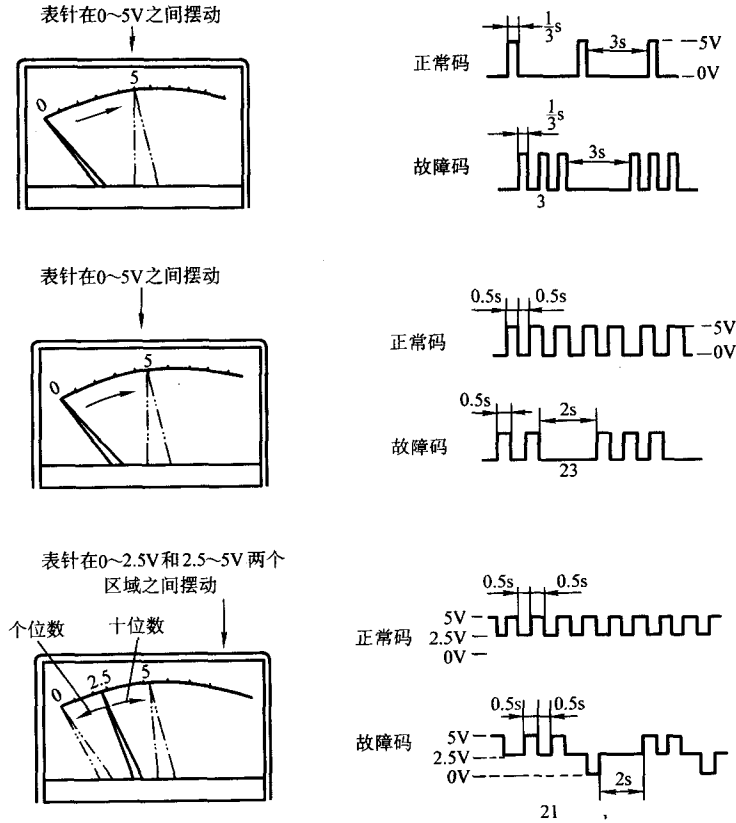


图 1-2 电压指针摆动式故障码图例

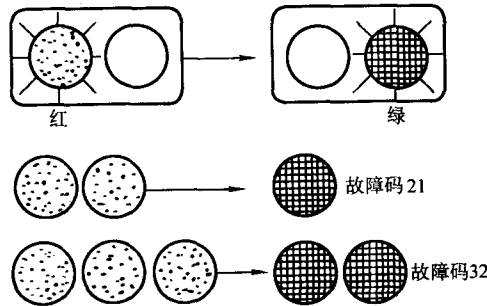


图 1-3 采用两个发光二极管显示故障码图例

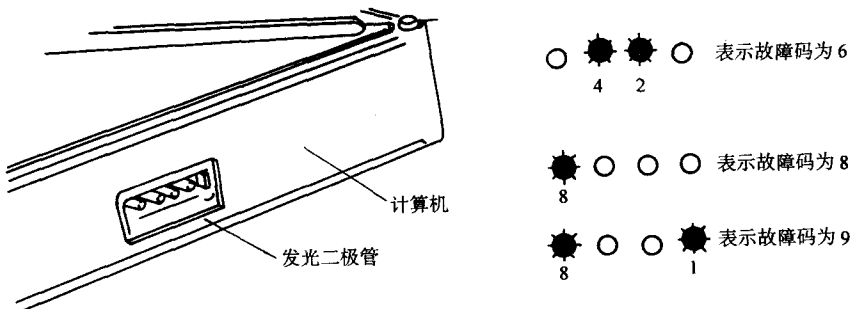


图 1-4 采用四个 LED 显示故障码图例



5. 利用专用仪器显示方式

电子控制汽车上配有专门的故障码阅读器接口，专用的故障码阅读器（解码器）与汽车故障码输出连接器插口连接后，便可直接在阅读器上显示或打印故障码。

四、故障码的清除

在对电子控制系统进行维修和排除各种故障后，存储在 ECU 中的故障码必须加以清除，以便在今后的工作中记录和存储新的故障码。如果不清除旧的故障码，当再次出现故障后 ECU 把新旧故障码一并输出，使用和维修人员便不知道哪些是目前真正存在的故障，哪些是以前已经排除的故障。

故障码清除的基本原理是由存储故障码的存储器特点所决定的。故障码一般都存储在随机存储器中，这种存储器各存储单元的状态由 ECU 根据诊断情况进行记录，由系统电源加以保持。因此，当发动机点火开关关闭后，仍要向控制单元提供电源，以保持这些存储单元的工作状态。如果将控制单元的存储器电源切断，则各存储器的状态将在很短的时间内均变为初始值，这样，存储器中的故障信息就不复存在了。因此要想清除故障码，基本的方法是切断电子控制单元的电源。

利用专用仪器也可将故障码进行清除。

第二节 OBD - II 自诊断系统简介

OBD 是英文 ON BOARD DIAGNOSTICS 的缩写，中文意思是随车自诊断。在现有汽车的电脑诊断系统中分为 OBD、OBD - I、OBD - II 三大系统。

OBD 是世界各个汽车制造厂商独立采用自行设计的诊断插座用自定义的故障码，各个车型之间无法共用，必须采用不同的诊断系统。

OBD - I 系世界各个汽车制造厂商采用标准 16 端子相同的诊断插座，但仍保留与 OBD 相同的故障码。各车型之间仍然无法互换。例如：奥迪（AUDI），大众（VW）等车系，数据传输由于不是 SAE 或 ISO 标准格式，所以必须采用不同的诊断系统。

OBD - II 系世界各个汽车制造厂商采用标准相同的 16 端子诊断插座，相同的故障码及共通的数据传输标准 SAE 或 ISO 格式，可采用相同的诊断系统。例如：宝马（BMW）、捷豹（JAGUAR）等车系，除诊断插座、故障码、诊断系统相同外，均采用相同系统数值分析。

1994 年全球约有 20% 的汽车制造厂商已采用 OBD - II 标准。1995 年约有 40% 的汽车制造厂商采用 OBD - II 标准。从 1996 年起，全球所有的汽车制造厂商都将会采用 OBD - II 标准，新的诊断系统中提供了相当多的数值分析功能，也因此对汽车维修技术人员提出了更高的要求。下面对 OBD - II 作一简要介绍。

一、OBD - II 的特点

OBD - II 的特点如下所述。

- (1) 将各种车型的诊断插座形状统一，均为 16 端子（图 1-5）。
- (2) 具有数值分析数据传输功能。
- (3) 统一各个车种的故障码。
- (4) 具有行车记录器功能。
- (5) 具有重新显示内存中故障码的功能。

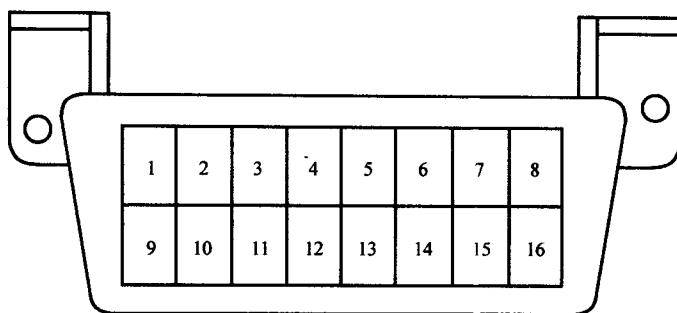


图 1-5 OBD-Ⅱ系统 16 端子诊断插座

(6) 具有可由仪器直接清除故障码的功能。

OBD-Ⅱ自诊断插座 (Data Link Connector, 简称 DLC), 统一为 16 端子后, 均装置在驾驶室内, 位于驾驶员侧仪表板下方。

数据传输线有两个标准。一个是欧洲标准, 即 ISO (International Standards Organization 1941-2), 另一个是美国统一标准, 即美国汽车工程师协会标准 (Society of Automotive Engineer, 简称 SAE)。OBD-Ⅱ的 DLC 诊断插座, 其 16 端子的功能见表 1-2。

表 1-2 OBD-Ⅱ的 DLC 诊断插座 16 端子功能

端子	功 能	端子	功 能
1 #	供制造厂自用用途	9 #	供制造厂自用用途
2 #	SAEJ1850 所制定的数据传输线	10 #	执行 SAE 标准的制造厂所制定的数据传输线
3 #	供制造厂自用用途	11 #	供制造厂自用用途
4 #	接地	12 #	供制造厂自用用途
5 #	信号反馈接地	13 #	供制造厂自用用途
6 #	供制造厂自用用途	14 #	供制造厂自用用途
7 #	ISO-9141-2 所制定的数据传输线 K	15 #	ISO-9142-2 所制定的数据传输线 L
8 #	供制造厂自用用途	16 #	接蓄电池正极

二、诊断测试模式

1990 年 11 月, SAE 制定了 J2045 号通报, 为诊断数据传输标准规定了 14 个模式, 简称为 DTM, 即诊断测试模式。这 14 个模式见表 1-3。

表 1-3 SAE-J2045 号通报中制定的诊断测试模式

模式	功 能	模式	功 能
0	回到正常模式	7	数值指令显示
1	传输诊断数据	8	切断正常传输
2	记忆数据清除	9	连接正常传输
3	检测 RAM 数据	10	清除故障记忆
4	元件控制功能	11	暂切正常传输
5	RAM 数据下载	12	根据数值位置定义诊断
6	RAM 数据修改	13	根据内存中的故障码定义进行诊断



在 1991 年 12 月 SAE 制定了 J1979 号通报,并在 1994 年 6 月修定该通报为“诊断测试模式标准”,即为 OBD 系统(联邦)及 OBD-Ⅱ系统(加州),制定 7 个模式(见表 1-4),简称为(OBD/OBD-Ⅱ)。

在 1993 年 6 月 SAE 制定了 J2190 号通报“加强诊断测试标准”。该通报依据 J1979 号通报“诊断测试模式标准”之增订文件,并适用于(诊断通信方面)SAE—J1850 或 ISO 9141—2 标准。该标准是用来定义资料传输的协定及 OBD-Ⅱ统一诊断的格式,并以电脑 16 进位(HEX)方式来定义传输协定。

三、OBD-Ⅱ故障码的意义与分类

SAE 规定 OBD-Ⅱ故障码由 5 个字母数字组成,第一个是英文代码,第二个到第五个为数字码。每一个代码均为特殊意义。例如故障码 P1352 的含义如下:P——代表测试系统;1——代表汽车制造厂商码;3——代表 SAE 定义故障范围;52——代表原厂故障码。

OBD-Ⅱ故障码前两位代码的意义见表 1-5 所列。OBD-Ⅱ发动机和变速器的故障码见表 1-6 所列。

表 1-4 SAE-J1979 号通报中制定的诊断测试模式

MODE \$ 01 -

- ◎目前发动机诊断数值需求
- ◎类比输入/输出信号
- ◎数值输入/输出信号
- ◎系统状态资讯
- ◎综合计算数据值

MODE \$ 02 -

- ◎目前发动机瞬间数值需求
- ◎类比输入/输出信号
- ◎数位输入/输出信号
- ◎系统状态资讯
- ◎综合计算数据值

MODE \$ 03 废气相关的发动机诊断

[模式 3] 故障码

MODE \$ 04 废气相关的诊断系统

[模式 4] 清除与归零

CODE \$ 05 氧传感器监控测试

[模式 5] 结果

MODE \$ 06 电脑监控非连续性

[模式 6] 测试结果

MODE # 07 电脑监控连续性测试

[模式 7] 结果

表 1-5 OBD-Ⅱ故障码前两位代码的意义

代码	定 义
P0	发动机/变速器电脑控制系统, 由 SAE 统一制定故障码
P1	发动机/变速器电脑控制系统, 由厂家各自制定故障码
P2	发动机/变速器电脑控制系统预留故障码
P3	发动机/变速器电脑控制系统预留故障码
C0	底盘电脑控制系统, 由 SAE 统一制定故障码
C1	底盘电脑控制系统, 由各厂家自行制定故障码
C2	底盘电脑控制系统, 预留故障码
C3	底盘电脑控制系统, 预留故障码
B0	车身电脑控制系统, 由 SAE 统一制定故障码
B1	车身电脑控制系统, 由各厂家自行制定故障码
B2	车身电脑控制系统, 预留故障码
B3	车身电脑控制系统, 预留故障码
U0	网络联系相关故障码



(续)

代码	定 义
U1	网络联系相关故障码
U2	网络联系相关故障码
U3	网络联系相关故障码

表 1-6 OBD-Ⅱ 发动机和变速器的故障码

故障码	定 义	故障码	定 义
P01 × ×	燃料和进气系统	P11 × ×	燃料和进气系统
P02 × ×	燃料和进气系统	P12 × ×	燃料和进气系统
P03 × ×	点火系统	P13 × ×	点火系统
P04 × ×	废气控制相关系统	P14 × ×	废气控制相关系统
P05 × ×	车速传感器, 怠速控制相关系统	P15 × ×	车速传感器, 怠速控制相关系统
P06 × ×	控制电脑相关系统	P16 × ×	控制电脑相关系统
P07 × ×	变速器故障码	P17 × ×	变速器故障码
P08 × ×	变速器故障码	P18 × ×	变速器故障码
P09 × ×	SAE 预留的故障码	P19 × ×	SAE 预留的故障码
P00 × ×	SAE 预留的故障码	P10 × ×	SAE 预留的故障码

四、SAE 定义的标准故障码

故障码 (P0000 ~ P0999) 为 SAE 统一规定部分, 故障码 (P1000 ~ 以后) 为各厂家自行制定部分。SAE 统一规定部分的故障码见表 1-7。各厂家自行制定的故障码很多, 在这里就不一一列举, 仅举数例供参考。

P1000——EEC - VM 电脑无法与 OBD - Ⅱ 系统联线 (FORD)。

P1001——KERO 测试不完全 (FORD)。

P1100——大气压力传感器线路不良 (TOYOTA, LEXUS)。

P1105——燃油压力控制电磁阀失效 (CHRYSLER)。

P1105——进气压力传感器、大气压力传感器不良 (NISSAN, INFINITI)。

P1200——燃油泵继电器线路不良 (TOYOTA, LEXUS)。

P1200——喷油器控制线路不良 (GM)。

P1795——EGR 增压传感器故障 (GORD)。

P1795——节气门传感器怠速接点不良 (MAZDA)。

... ..

表 1-7 SAE 统一规定故障码检索表

OBD - Ⅱ 故障码	内 容
P0000	没有故障 (FORD)
P0100	空气流量计线路不良
P0101	空气流量计不良 (信号值错误)
P0102	空气流量计线路输入电压太低



(续)

OBD - II 故障码	内 容
P0103	空气流量计线路输入电压太高
P0104	空气流量计线路间歇故障
P0105	空气压力传感器线路不良或无讯号输出 (FORD)
P0106	空气压力传感器系统电压值不正确或当发动机发动后 MAP 信号相同 (FORD)
P0107	空气压力传感器系统输入电压太低
P0108	空气压力传感器系统输入电压太高
P0109	进气温度传感器线路间歇性不良
P0110	进气温度传感器线路间歇性不良
P0111	进气温度传感器线路 (信号值错误)
P0112	进气温度传感器线路电压太低
P0113	进气温度传感器线路输入电压太高
P0114	进气温度传感器线路间歇故障
P0115	冷却液温度传感器线路不良
P0116	冷却液温度传感器线路 (信号错误)
P0116	发动机发动 20 min 以上, 温度仍在 30℃ 以下 (TOYOTA)
P0117	冷却液温度传感器电压太低
P0118	冷却液温度传感器电压太高
P0119	冷却液温度传感器电压线路间歇故障
P0120	节气门位置传感器线路不良
P0120	节气门位置传感器信号低于 0.1V 或高于 4.9V (TOYOTA)
P0121	节气门位置传感器线路不良
P0121	辅助节气门位置传感器电压值不正确或调整不良 (TOYOTA)
P0121	节气门位置传感器的电压无法和进气压力传感器的电压匹配 (CHRYSER)
P0122	节气门位置传感器信号电压太低
P0122	辅助节气门位置传感器信号太高
P0123	节气门位置传感器线路电压太高
P0123	节气门位置传感器电压太高
P0124	节气门位置传感器线路间歇故障
P0125	冷却液温度传感器感测进入回路 (CLOSE LOOP) 控制时间太长
P0126	冷却液温度传感器电压值不稳定
P0130	氧传感器线路失效 (第一列, 1 号传感器)
P0131	氧传感器线路电压太低或短路 (第一列, 1 号传感器)
P0132	氧传感器线路电压太高 (第一列, 1 号传感器)
P0133	氧传感器反应太慢 (第一列, 1 号传感器)
P0134	氧传感器反应次数太少或无作用 (第一列, 1 号传感器)
P0135	氧传感器的加热线路不良 (第一列, 1 号传感器)



(续)

OBD - II 故障码	内 容
P0136	氧传感器失效 (第一列, 2 号传感器)
P0136	氧传感器在发动机负荷时电压值不正确 (第一列, 2 号传感器)
P0137	氧传感器线路短路 (第一列, 2 号传感器)
P0137	氧传感器电压太低 (第一列, 2 号传感器)
P0138	氧传感器电压太高 (第一列, 2 号传感器)
P0139	氧传感器反应太慢 (第一列, 2 号传感器)
P0140	氧传感器反应次数太少或无作用 (第一列, 2 号传感器)
P0141	氧传感器加热线路不良 (第一列, 2 号传感器)
P0142	氧传感器加热线路不良 (第一列, 3 号传感器)
P0143	氧传感器电压太低 (第一列, 3 号传感器)
P0144	氧传感器电压太高 (第一列, 3 号传感器)
P0145	氧传感器反应太慢 (第一列, 3 号传感器)
P0146	氧传感器无作用, 反应次数太少 (第一列, 3 号传感器)
P0147	氧传感器加热线路不良 (第一列, 3 号传感器)
P0150	氧传感器不作用 (第二列, 1 号传感器)
P0151	氧传感器电压太低 (第二列, 1 号传感器)
P0152	氧传感器电压太高 (第二列, 1 号传感器)
P0153	氧传感器反应太慢 (第二列, 1 号传感器)
P0154	氧传感器反应次数太少 (第二列, 1 号传感器)
P0155	氧传感器加热线路不良 (第二列, 1 号传感器)
P0156	氧传感器加热线路不良 (第二列, 2 号传感器)
P0157	氧传感器电压太低 (第二列, 2 号传感器)
P0158	氧传感器电压太高 (第二列, 2 号传感器)
P0159	氧传感器反应太慢 (第二列, 2 号传感器)
P0160	氧传感器反应次数太少或无作用 (第二列, 2 号传感器)
P0161	氧传感器加热线路不良 (第二列, 2 号传感器)
P0162	氧传感器不作用 (第二列, 3 号传感器)
P0163	氧传感器电压太低 (第二列, 3 号传感器)
P0164	氧传感器电压太高 (第二列, 3 号传感器)
P0165	氧传感器反应太慢 (第二列, 3 号传感器)
P0166	氧传感器反应次数太少或无作用 (第二列, 3 号传感器)
P0167	氧传感器加热线路不良 (第二列, 3 号传感器)
P0170	燃料修正 (混合比) 不良 (第一列)
P0171	混合气太稀 (第一列)
P0172	混合气太浓 (第一列)
P0173	燃料修正失效 (第二列)