

POA1F-129 蓄电池能量控制模块故障解析

故障码说明:

DTC	说明
POA1F-129	蓄电池能量控制模块

描述: 通过串行通信, 蓄电池智能单元 (蓄电池能量控制模块) 向混合动力车辆控制ECU发送 HV蓄电池电压信息。

故障码分析:

DTC编号	INF代码	DTC 检测条件	故障部位
POA1F	129	HV 蓄电池电压电路故障	蓄电池智能单元

故障码诊断流程:

注意: 换挡杆置于N位置时, 如果长时间执行检查程序, 则可能导致设定DTC P3000-388。

提示: 为确定情况是否正常, 将电源开关置于ON (READY)位置, 将换挡杆移至N位置, 检查数据列表中 HV蓄电池电压 (Power Resource VB)、增压转换器电压 (VL-Voltage before Boosting)、和逆变器电压 (VH-Voltage after Boosting)。该检查应在更换蓄电池智能单元后执行。系统正常时, Power Resource VB、VL-Voltage before Boosting 和 VH-Voltage after Boosting 的值应几乎相等 (换挡杆置于空档位置时不会出现电压增加)。如果各电压之间的差超过以下规定值, 则蓄电池智能单元出现故障。

检查电压	最大电压差
HV 蓄电池电压 (Power Resource VB) 和增压转换器电压 (VL-Voltage before Boosting) 之间的差值	50V
HV 蓄电池电压 (Power Resource VB) 和逆变器电压 (VH-Voltage after Boosting) 之间的差值	70V
增压转换器电压 (VL-Voltage before Boosting) 和逆变器电压 (VH-Voltage after Boosting) 之间的差值	90V

警告:

- 检查高压系统或断开带转换器的逆变器总成低压连接器前, 务必采取安全措施, 如佩戴绝缘手套并拆下维修塞把手以防电击。拆下维修塞把手后放到您自己口袋中, 防止其他技师在您进行高压系统作业时将其意外重新连接。
- 断开维修塞把手后, 在接触任何高压连接器或端子前, 等待至少10分钟。等待10分钟后, 检查带转换器的逆变器总成检查点端子处的电压。开始工作前的电压应为0V。

提示: 使带转换器的逆变器总成内的高压电容器放电至少需要10分钟。

1). 检查 DTC 输出 (HV)

- A). 将汽车故障诊断仪连接到 DLC3。
- B). 将电源开关置于 ON (IG) 位置。
- C). 选择以下菜单项: Powertrain/Hybrid Control/Trouble Codes。
- D). 检查是否输出 DTC。

结果

DTC 编号	相关诊断
POA60 (所有 INF 代码) *1	驱动马达 “A” V 相电流
POA63 (所有 INF 代码) *1	驱动马达 “A” W 相电流
POA72 (所有 INF 代码) *1	发电机 V 相电流
POA75 (所有 INF 代码) *1	发电机 W 相电流

提示:

- *1: 如果输出关于该DTC的任何INF代码, 则请参考相应的诊断流程图。
- 在拆下维修塞把手和逆变器盖的情况下将电源开关置于ON (IG)位置, 将导致输出互锁开关系统 DTC POA0D-350。
- 由于引起上表中 DTC 输出的故障, 可能输出POA1F-129。在此情况下, 首先对上表中的输出DTC进行故障排除。然后, 执行再现测试, 检查并确认未输出DTC。

是: 转至DTC表

否: 更换蓄电池智能单元

LAUNCH