

行驶时出现动力不足

故障描述:

宝来 1.8T 自动挡故障现象: 行驶时出现动力不足, 加不上油, 怠速发抖现象, 继续行驶后发现, 手制动柄和换档杆下面很烫手, EPC 警报灯亮。

故障诊断:

- 1). 检查分析: 用查询发动机故障记忆, 发现有十几个故障码, 其中有两个持续故障: P1631 18039 G79 信号太大, P1634 18042 G185 信号太大。其它都是一些偶然故障, 如空气流量计故障、个别缸失火等。根据故障现象和故障码的提示, 分析可能是个别点火线圈失效, 无法点火, 致使个别缸不工作, 更换 2、3 和 4 缸的点火线圈后怠速平稳了, 但有时会出现不踩加速踏板发动机转速自动上升至四五千转每分钟的现象, 并且 EPC 警报灯亮。将车拖回服务站举升起来后发现, 催化净化器后的氧传感器 G130 的线束绝缘层已完全烧没了, 氧传感器的 4 根导线像钢丝绳一样缠绕在一起。查电路图发现, 氧传感器 G130 内部的加热器是由 S243 号保险来供电的, 拔下 S243 保险发现已熔断, 更换氧传感器 G130 和保险 S243 后试车, 仍然出现怠速自动升到四五千转每分钟的现象, 并且 EPC 警报灯亮。更换油门踏板总成(包括踏板位置传感器 G79 和 G185)后故障依旧。于是怀疑可能电脑已经损坏, 更换电脑并做基本设定后, 故障排除。综合分析, 故障原因是个别缸点火线圈失效, 火花塞不能跳火, 燃油未经燃烧在排气行程被排到排气管中, 由于高温在排气管中燃烧, 导致排气管温度急剧上升, 所以驾驶员感觉手制动柄和换档杆下面很烫手。由于温度太高, 将安装在排气管上的氧传感器的线束的绝缘层烤着, 氧传感器的 4 根线相互短路, 不仅使 S243 保险丝熔断, 还使发动机控制单元内部烧坏, 导致怠速自动升到四五千转每分钟, 控制单元错误的自诊断为电子油门踏板上的位置传感器 G79 和 G185 信号太大, 仪表上的 EPC 灯常亮
- 2). 故障排除: 更换 2、3 和 4 缸的点火线圈, 催化净化器、氧传感器 G130, 发动机控制单元 J212, 并做基本设定后, 故障排除。