

P0170 右列汽缸混合比自适应值到达极限、P0173 左列汽缸混合比自适应值到达极限故障解析

故障码说明：

DTC	说明
P0170	右列汽缸混合比自适应值到达极限（部分负荷）
P0170	右列汽缸混合比自适应值到达极限（怠速）
P0173	左列汽缸混合比自适应值到达极限（部分负荷）
P0173	左列汽缸混合比自适应值到达极限（怠速）

ME-SFI 可以使引擎的混合比精确的保持在 14.7：1，如果有不利于引擎混合比的条件产生，ME-SFI 会自动调节、适应当时的燃烧条件，如果出现这组故障码则表示燃油混合比的自适应值已经达到极限，无法进一步调节。棘手的是这个故障码很难直接断定是哪一个元件故障，因为引擎系统大部分的元件都会影响混合比，但是如果归纳出一些原则，处理这些故障码其实并不艰难。

故障码分析：

1). 故障设定条件：

怠速自适应：达到 ME-SFI \pm 1MS 的喷油时间调节极限（1MS 约等于怠速喷油时间的 25%）部分负荷自适应：达到 ME-SFI 的增浓修正因数极限 0.7-1.3

2). 故障可能原因：

- 未被空气流量计测量的空气进入汽缸（漏气）
- 引擎压缩压力不足
- 燃油压力问题（持续或间接问题）
- 燃油品质问题

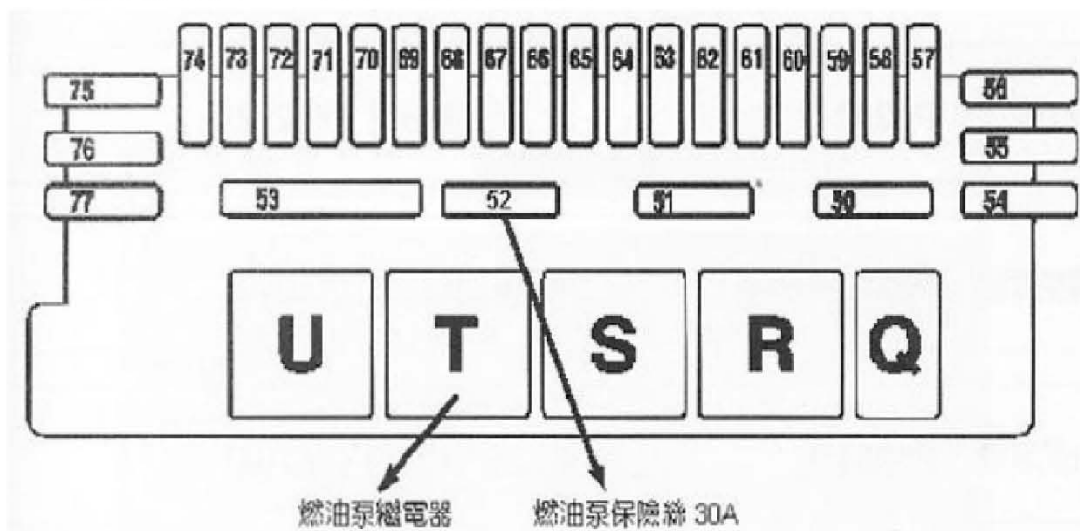
故障码诊断流程：

1). 应检查数据与标准数据：

- 检查引擎真空度，怠速时应在 17-21INHG 之间，否则进气系统可能有漏气
- 检查压缩压力，各缸至少应有 9BAR，新引擎可达 12-14BAR
- 检查燃油压力，应达 3.7-4.2BAR
- 检查汽油泵操作电流，如下图，在右后座椅下方找出后保险丝/继电器盒中的 F52 保险丝（30A），将她拔起然后接上电流表，发动引擎怠速运转时燃油泵运转应为 4-9A，如不在此范围内则更换燃油泵。（在此不建议测量电阻值，因为泵浦马达线圈电阻值动态极大，除非严重损坏，否则不具有修护参考意义）
- 检查燃油品质，如有水分或杂质则更换滤清器



燃油泵保险丝（绿色）与继电器位置



2). ME-SFI 喷射系统自适应混合比分布图

