

**步骤 5. 检查左气缸组氧传感器（前）插接器 B-23（2号端子）与发动机 -AT-ECU 插接器 D-217（96号端子）之间的线束。**

注：检查线束之前，先检查中间插接器 D-111，如有必要，则进行修理。

- 检查接地线路是否短路。

问题：检查结果是否正常？

是： 转到步骤 6。

否：修理损坏的线束导线。

## 步骤 6. M.U.T.-III 数据清单

- 参阅数据清单参考表 P.13B-316。  
a.项目 AE: 左气缸组氧传感器 (前)

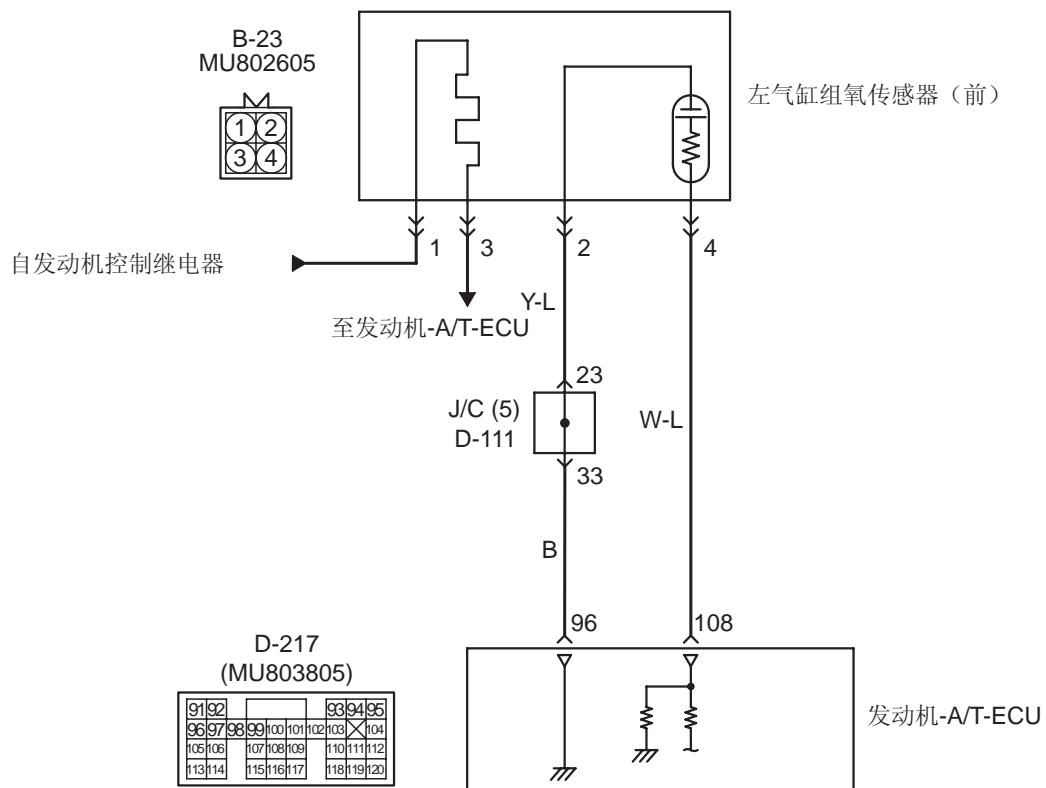
问题：检查结果是否正常？

是：间歇性故障（参阅第 00 组 – 如何使用故障排除 / 检查维修要点 – 如何处理间歇性故障 P.00-15）。

否：更换发动机-A/T-ECU。

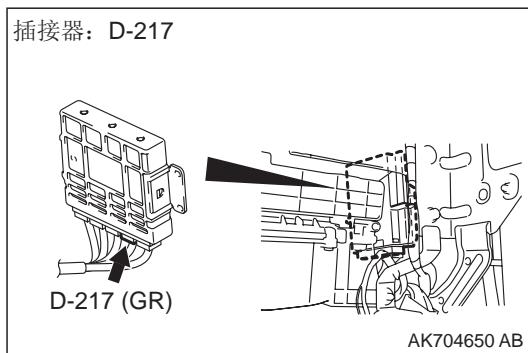
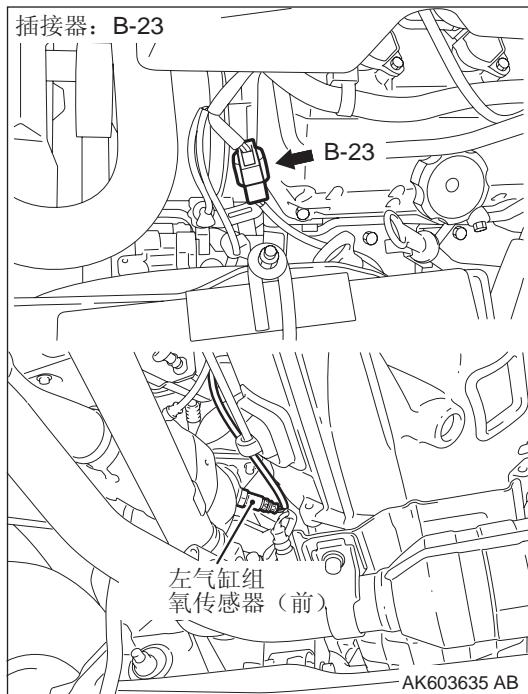
故障诊断代码 P0153: 左气缸组氧传感器 (前) 响应过慢 < 装配双氧传感器的巴西版除外的车辆>

#### 左气缸组氧传感器（前）电路



## 线色代码

B: 黑色 LG: 浅绿色 G: 绿色 L: 蓝色 W: 白色 Y: 黄色 SB: 天蓝色 BR: 棕色 O: 橙色  
GR: 灰色 R: 红色 P: 粉红色 V: 紫罗兰色 PU: 紫色 SI: 银色



## 工作原理

- 传感器信号从左气缸组氧传感器（前）的输出端子（4号端子）输入至发动机 -A/T-ECU（108号端子）中。
- 左气缸组氧传感器（前）（2号端子）通过发动机 -A/T-ECU（96号端子）接地。

## 功能

- 左气缸组氧传感器（前）将排气中的氧浓度转换为电压，然后将信号输入至发动机 -A/T-ECU 中。
- 空燃比浓于理论空燃比时，左气缸组氧传感器（前）输出约 1V 的电压。当比理论空燃比稀时，传感器输出约 0V 的电压。
- 发动机 -A/T-ECU 根据该信号对燃油喷射量进行控制，以使空燃比等于理论空燃比。

## 故障判断

### 检查条件

- 发动机冷却液温度约大于等于 50°C。
- 发动机转速为 1,350 – 3,000 r/min。
- 单位工作容积功率为 25 – 70%。
- 空燃比反馈控制期间。
- 加速踏板打开。
- 短期燃油补偿值为 -30 ~ +25%。
- 满足上述条件超过 3 秒。

### 判断标准

- 监控 12 秒内右气缸组氧传感器（前）的浓 / 稀转换小于等于 11 次，且该监控执行 7 次。

### 可能的原因

- 左气缸组氧传感器（前）发生故障
- 插接器接触松动
- 发动机 -A/T-ECU 发生故障

## 诊断程序

### 步骤 1. M.U.T.-III 数据清单

- 参阅数据清单参考表 [P.13B-316](#)。
- a. 项目 AE: 左气缸组氧传感器（前）

#### 问题: 检查结果是否正常?

是: 间歇性故障 (参阅第 00 组 – 如何使用故障排除 / 检查维修要点 – 如何处理间歇性故障 [P.00-15](#))。

否: 转到步骤 2。

### 步骤 2. 检查左气缸组氧传感器（前）本身。

- 检查左气缸组氧传感器（前）本身 (参阅 [P.13B-351](#))。

#### 问题: 检查结果是否正常?

是: 转到步骤 3。

否: 更换左气缸组氧传感器（前）。

### 步骤 3. 检查插接器: 左气缸组氧传感器（前）插接器 B-23 和发动机 -A/T-ECU 插接器 D-217

#### 问题: 检查结果是否正常?

是: 转到步骤 4。

否: 修理或更换插接器。