

最新汽车诊断报告 现代汽车检测与故障 诊断答案(实用5篇)

随着社会不断地进步，报告使用的频率越来越高，报告具有语言陈述性的特点。怎样写报告才更能起到其作用呢？报告应该怎么制定呢？下面是小编给大家带来的报告的范文模板，希望能够帮到你哟！

汽车诊断报告 现代汽车检测与故障诊断答案篇一

顾名思义，经验法诊断故障，是凭驾驶员和维修人员的基本素质和丰富经验，快速准确地对汽车故障做出诊断。

所谓基本素质，无论是驾驶员还是汽车维修人员，都必须向书本学习，并在实践中提高，从而获得基本的汽车知识和维修经验，这是非常重要的。汽车技术是国民经济发展的综合体现，汽车技术的发展越来越快，新的技术越来越多，因此，不努力向书本学习，不努力向实践学习是不行的。例如对汽车上的柴油发动机的单体泵供油和调速技术以及国外新型柴油机新技术，都需要在原有知识的基础上，向书本学习，向资料学习，而后才能进行维修的实践工作。只有在理论指导下的实践，才是正确的实践，才能在实践中总结和积累经验。

所谓维修经验也是十分重要的，有了汽车维修的经验，再遇到相同的故障和类似的故障一下子就可以解决。经验有个人经历的，经过总结和积累的经验；还有是从书本上和其他途径学习来的经验。只有将二者结合起来，才能不断积累经验，比较顺利地对汽车故障做出判断。例如柴油机出了故障，要将驾驶室翻转，一时翻转机构卡住了，驾驶室就翻转不起来，有经验者只要一推一撬一别，驾驶室立即翻转；例如遇到柴油机飞车故障，眼看柴油机转速急骤升高，响声越来越大，没有经验怎么动也不能使柴油机熄火，有经验者只要轻轻将燃油箱上的燃油转换阀门转动45°，柴油机立即熄火，避免

一次恶性事故的发生。不难看出这都是经验积累的结果。因此要不断总结经验，把经验变成汽车维修的有力武器，不断用新知识和新经验武装自己，用经验解决汽车上的各种各样的甚至是十分复杂的疑难故障。

用观察法诊断故障

所谓观察法就是汽车修理工按照汽车使用者指出的故障发生的部位仔细观察故障现象，而后对故障做出判断，这是一种应用最多的最基本的也是最有效的故障诊断法。例如对发机排气管冒蓝色烟雾的故障，可以通过冒蓝烟的现象来判断，如在使用过程中长期冒蓝烟，发动机使用里程又很长，一般可以判断为气缸或活塞环磨损，致使配合间隙过大，由于机油盘中的机油通过活塞环与缸壁之间的间隙窜入燃烧室引起的；如果只是在发动机刚一发动时冒出一股蓝烟，以后冒蓝烟又逐渐变得比较轻微，一般可以判断为发动机气门杆上的挡油罩老化或内孔磨损使挡油功能失效，而有少量机油沿着气门杆漏入气缸引起的。有经验者可以准确判断，经验不足者还应进一步观察。

汽车诊断报告 现代汽车检测与故障诊断答案篇二

感官诊断法 汽车空调系统的组成

汽车空调系统主要由制冷、暖气、通风、净化和控制五大子系统组成。其中制冷系统主要由压缩机、冷凝器、干燥储液器（简称干燥瓶）、膨胀阀、蒸发器和高、低管等组成。如图-1所示。

图-1 制冷系统组成 2 汽车空调制冷系统的工作原理

在汽车空调维修过程中，维修人员可以借助眼、耳、鼻、身等感觉器官所产生的视觉、听觉、嗅觉、触觉（冷热感和振动感）和维修经验来诊断汽车空调制冷系统的常见故障。

图-2 制冷循环过程

起动发动机，并将转速稳定在1500~1700r/min，打开a/c开关，让制冷系统运行5-10min，擦干净视液镜的玻璃，把调温键置于max的最大制冷位置，使鼓风机和冷凝器散热风机最高速运转。这时可以通过视液镜中观察到如下几种情况。如图-3所示。

(1) 视液窗内有气泡或泡沫，可视为制冷剂不足。

(2) 向冷凝器上溅水，若视液窗内无气泡出现，可视为制冷剂过多。(3) 视液窗内污浊有油花，则表明润滑油过多。

(4) 视液窗内清晰且出风口制冷效果差，可视为制冷剂泄漏殆尽。(5) 视液窗内布满油斑，表明冷冻机油过多或制冷剂泄漏殆尽。

图-3 空调视液镜看到制冷剂液流状态

如果在开启冷气时可从视液镜看到气泡并迅速减少，3-5分钟后可见液流，偶尔可见气泡，视液镜清洁，则表明管道系统制冷剂量正常。

3.1.2 看管路连接处和各部件是否泄漏。如果制冷系统各连接部位或冷凝器表面有油渍，一般说明此处有制冷剂泄漏。

3.1.3 看冷凝器外表是否清洁和完好。如果冷凝器表面被灰尘或杂物封住，散热片倾斜变形，则会影响冷凝器散热和气态制冷剂的液化。

3.1.4 看各软管外表是否清洁和完好。由于汽车行驶的颠簸、发动机室的高温和化学腐蚀，制冷系统大量采用的橡胶管容易磨损、老化或裂纹等，从而导致制冷剂和冷冻润滑油泄漏。

3.1.5 看蒸发器出气管表面是否结霜。如果结霜则是由于膨

胀阀开度过大或蒸发器堵塞所致。正常情况是结露不结霜。

3.2 听——用耳听诊制冷系统运转时有无异响

(1)听有无较大的震动声。此种声音主要来源于压缩机支架和压缩机。如果支架松动或压缩机内缺油，就会有震动声。在检查时，首先看支架有无松动。若无松动，再看压缩机轴密封处有无油迹。若有油迹，说明压缩机密封件损坏，润滑油渗漏，从而导致润滑油的不足，产生噪声。

(2)听有无刺耳的尖叫声。此种声音主要来自驱动皮带和压缩机。皮带过松或两侧被磨光，以及压缩机轴上密封件损坏，都会出现尖叫声。检查时，首先检查皮带是否过松。若正常，再检查压缩机轴的密封件，并视情况决定是否更换。但有另一种情况须注意：空调制冷系统长时间不开或刚换上新的密封件后，在开机初期有尖叫声，这是正常的，工作一段时间后，尖叫声会自动消失。

经常在下雨时或一段时间未使用冷气后，开启a/c从仪表台出风口可闻到一种异味，这种情况可能是送风系统内的空气湿度太大、蒸发箱排水不良或积水，以及防火墙隔热层漏风所致。

3.4 摸——用手触摸制冷系统各部件、管路温升情况

(1)摸低压侧。从膨胀阀出口到蒸发器再到压缩机吸气口的一段管路为低压侧。在制冷系统正常工作时，低压侧部件的表面的温度应该是由低到高（即冷到凉），蒸发器出气管到压缩机吸气口的低压管的温度约 10°C 左右，用手触摸的冷热感是“凉手”，但不应有结霜现象。

(2)摸高压侧。从压缩机出口到冷凝器再到膨胀阀进液口处的一段管路为高压侧。在制冷系统正常工作时，高压侧部件的表面的温度应该是由高到低（即先热后暖），压缩机排气管的

温度约为70-80℃，用手触摸的冷热感是“烫手”，（手摸时应特别小心，避免被烫伤）。冷凝器上部的进气口的冷热感仍是“烫手”，下部的出液口的冷热感是“温手”（约50℃），冷凝器出液口到膨胀阀进口管道的冷热感还是“温手”。

(1)五十铃皮卡空调制冷系统制冷效果差。该车空调a/c开关打开后，压缩机电磁离合器工作正常，但工作30分钟后，将鼓风机开关至最小档，用手触摸仪表板中央出风口的出风，可知制冷效果很差，再用手触摸压缩机的吸气管和排气管，其温差很小，接着观察液镜发现有很多气泡，则可确诊为制冷剂严重不足。检漏补漏修理后，按标准加注制冷剂试车，故障排除。

(2)大众奥迪a4空调蒸发器口处结霜严重。该车空调冷气开启不到10分钟，蒸发器出气管表面就可见一层厚厚的白霜。开始怀疑膨胀阀流量过大，更换孔管型膨胀阀后故障依旧。

最后取下膨胀阀到压缩机之间的管路，往里吹气，发现管路气阻很大，可确诊为蒸发器堵塞。更换蒸发器后试车，故障排除。

分步式诊断法

第一步，检查系统密封情况：

1、无泄漏则进入下一步骤。

2、有泄漏，则对系统进行检修，排除故障并重新充入适量制冷剂。

第二步，检查压缩机工作情况：

1、工作正常则进行入下一步骤。

2、工作不正常，则进行检修：

离合器工作正常：

2) 传动皮带打滑——调整皮带涨紧度

离合器工作不正常：

1) 保险片断——检修线路并更换保险片

2) 离合器线圈坏——检修或更换离合器线圈

3) 继电器坏——检修并更换继电器

4) 压力开关坏——更换压力开关并重新充入适量制冷剂

5) 电源电压不足——检修电源或线路

6) 温控器故障——检修或更换温控器

7) 面板开关故障——检修或更换面板开关

8) 线路故障——检修线路

第三步，检查冷凝风机工作情况：

1、工作正常则进入下一步骤。

2、工作异常：

扇叶故障——检修风机，更换扇叶

电机工作异常：

1) 转速不够——检修电源和线路和电机

2) 电机不转:

接地不良——检修线路

电机烧坏——更换电机

电机无电源输入:

保险片烧断——检修线路并更换保险片

继电器烧坏——检修线路并更换继电器

控制线路故障——检修线路

控制面板故障——检修控制面板

第四步，检查蒸发风机工作情况:

1、无风——参照冷凝风机电机不转的处置

2、风量小:

风道堵塞——检修风道

风道漏风——检修风道

电源电压不足——检修电源和线路

蒸发器芯体堵塞——清洗

滤尘网堵塞——清洗

挡水网堵塞——清洗

3、风量正常:

膨胀阀坏——更换膨胀阀后重新充入适量制冷剂

冷凝器芯体堵——清洗或更换冷凝器芯体，然后重新充入适量制冷剂

系统内过于潮湿——更换干燥器，重新充入适量制冷剂

系统内制冷剂过多——排放多余制冷剂至适量

系统内冷冻油过多——排放部分制冷剂，然后再补充制冷剂至适量

系统有堵塞——检修系统，排除故障后充入适量制冷剂

用压力表检查汽车空调制冷系统故障，一般分压缩机停止和运转两种状态。

在压缩机停止运转10h以上后，压缩机的高、低压侧应为同一数值，如果高、低表所显示的数值不相等，说明系统内部有堵塞，应对膨胀阀、贮液筒及管路部分进行检查。

当压缩机处于运转状态时，将发动机转速控制在1500~2000r/min启动空调使压缩机工作，一般情况下，低压侧压力约为150~250kpa，高压侧压力约为1400~1600kpa，如果压力表指示与正常值不符，则可按照如下方法进行故障诊断。

1. 高、低压表的指示同时比正常值低。这可能是由于制冷剂不足，检查时，可发现高压管微热，低压管微冷，但温差不大，从视镜中可以观察到每隔1~2s就有气泡出现。这时应先检查有无泄漏点，补漏后再补足制冷剂。

2. 低压表比正常值低很多。这时，视镜内可见模糊雾流，高、低压管无温差，冷气不冷，说明制冷剂严重泄漏。

3. 低压表指示接近零，高压表指示比正常值低。这时，空调系统常表现为出风不冷、膨胀阀前后的管路上结霜。其原因，一方面可能是膨胀阀结霜堵塞，使得制冷剂在系统中无法循环，此时应反复抽真空，重新添加制冷剂；另一方面可能是膨胀阀感温包损坏，造成膨胀阀未开启，此时应检查感温包。
4. 高、低压表指示都过低。这可能是压缩机的内部故障，如阀板垫、阀片损坏，需要更换压缩机。
5. 高、低压表都比正常要高。压缩机吸气管表面温度比正常情况下低，出现潮湿冰冷现象。由于膨胀阀开度过大，蒸发器内制冷剂“供过于求”，影响蒸发，相应的吸热量减少，造成空调凉度不够。此时，如果膨胀阀开度可以调节，应将开度调小；如不可调，则更换膨胀阀。
6. 高、低压两侧的压力均过高。这表明制冷剂过多，两手分别触摸压缩机进气管和排气管，而且高压侧有烫手感，低压侧能看到冰霜，空调系统压缩机关掉电源停止运行后，其余部分继续工作时，在超过45s以后，视液镜内仍然清晰无气泡流过，可以断定制冷剂过多，应排出多余的制冷剂。
7. 低压表指示过高，高压表指示稍高。这可能是冷凝器冷却不足，如果用冷水对冷凝器进行冷却，压力表压力变为正常，则可断定是冷凝器冷却不足。如果有这种故障，则在刚开空调时，制冷效果好，工作时间长了，制冷效果较差。如果冷凝器的散热片阻塞、发动机水温过高、冷凝器风量不够，则有可能是冷凝器的风扇或风扇皮带出现问题。
8. 低压表指示为零或负压，高压表指示正常或偏高。冷风时而欠凉，时而正常，这种现象说明制冷系统中有水分或干燥剂吸湿能力达到饱和，水分进入制冷循环系统，在膨胀阀小孔处冻结，溶化后恢复正常状态，此时应更换干燥瓶或反复抽真空以排除系统内水分。

9. 低压表指示较低，高压表指示过高。这种现象一般是制冷系统堵塞，堵塞经常在制冷系统有通道截面较小的位置发生，易于堵塞的部件绝大部分处于制冷系统的高压侧，例如干燥过滤器、膨胀阀滤网等，而且堵塞现象一般是由制冷剂所含有的水分、尘埃等脏物造成的，堵塞部位经常有结霜现象。找到堵塞部位后，拆下堵塞的部件进行清除或更换，堵塞严重时，应将制冷系统全部拆卸，分段清洗。

10. 低压表过高，高压表的压力过低。这种现象常常表明压缩机内部有泄漏，应更换或修理压缩机。

11. 低压表略高，高压表略低。无冷气，压缩机吸气管出现凝结水分或有一层霜，可能是膨胀阀损坏，需要更换膨胀阀，充入制冷剂。

汽车诊断报告 现代汽车检测与故障诊断答案篇三

一、选择

二、填空

三、判断

四、问答

五、故障分析

一. 填空、选择

1. 汽车诊断的基本方法有人工经验法、仪器诊断法、自诊断法。

2. 电控喷油系统，燃油压力调节器是根据进气管的压力调整燃油压力的。

3. 常规液压制动失效或制动反映迟缓的主要原因是制动主缸油量不足、或油液脏污。
4. 发动机电控系统传感器的检测一般检查传感器的电源电压和信号电压，或电阻值，来确定其是否工作正常。
5. 发动机工作时最佳点火提前角不是定值，它随转速、负荷、以及汽油辛烷值等因素变化。
6. 点火系统发生故障造成不能点火，ecu接受不到点火控制反馈的点火确认信号时，失效保护系统使ecu立即切断燃油喷射，使发动机停止运转。
7. 判断各缸技术状况是否良好，采用各缸轮流断火的方法，可测试发动机各单缸功率。
8. 装有自动变速器的汽车，发动机只能在变速杆的n位和p位才能起动。
9. abs的组成，主要有车轮转速传感器、电子控制器、制动压力调节器。
10. 在自动变速器中，ecu控制换档的主要传感器信号是节气门位置传感器和车速传感器。11. abs起作用时控制滑移率，当滑移率在 $s=20\%$ 左右时，制动效果最好。
12. 发动机怠速过低，自动变速器挂挡时易产生发动机熄火。
13. 发动机怠速过高，自动变速器挂挡时会产生换档冲击。
14. 汽车检测与诊断的基本方法有人工经验法、仪器诊断法、自诊断法。
15. 诊断参数标准有国家标准、行业标准、地方标准、企业

标准。

16. 检测发动机有效功率的方法，分为、稳态测功和动态测功两种。

17. 发动机汽缸密封性可以通过测定汽缸压力、进气管真空度、汽缸漏气量进行分析。

18. 大修竣工的发动机汽缸压力应符合设计规定，每缸压力与各缸平均压力差汽油机不超过8%柴油机不超过10%。

20. 机油油品质变化的主要原因，是由于可燃混合气进入了曲轴箱。
.21. 在用车发动机汽缸压力不少于与原设计标准的85%。

22. 滚筒式底盘测功试验台，一般由滚筒装置、测功装置、飞轮机构、测速装置、控制与指示装置。

23. 汽车产生侧滑的主要原因是车轮定位的前束和车轮外倾参数配合不恰当。

24. 汽车制动时跑偏的故障原因是左右轮制动间隙大小不一致。

25. 液压制动反映迟缓的主要原因是制动主缸油液不足、或油液脏污。

26. 手动变速器器常见故障有跳档、乱档、异响、换挡困难等。

27. 发动机只能在自动变速器的n位和p位才起动。

28. 前束的调整是通过调整横拉杆的长度的方法实现的。

29. 汽车诊断参数标准一般由初始值、许用值、极限值三部分组成。

30. 诊断参数测量值超过极限值时汽车需立即修理，测量值在许用值范围内汽车无需修理。

31. 对发动机动力性能评价的常用指标是发动机最大功率和单缸转速降。

32. 当噪声超过90db时就会对人身体产生伤害。

34. 汽车故障的实质是零件本身或零件配合发生异常。

35. 汽车的工作能力是其动力性、经济性、工作可靠性及安全环保等性能的总和。

36. 汽车故障的人为原因主要有设计制造、维修配件、燃油机油、管理

37. 防止电磁干扰的抑制措施有屏蔽、滤波、接地、阻尼。

38. 四轮定位仪主要由定位平台、转盘、附件、测量机头和定位仪主机等组成。

39. 根据发动机工作状态不同，自诊断测试方式分为静态测试和动态测试两种。

40. 在许用值范围内汽车无需修理。

41. 滚筒式制动试验台，一般由驱动装置、测量装置、滚筒装置、举升装置、控制与指示装置。

42. 车轮的不平衡包括静不平衡和动不平衡。

43. 检测噪声用声级计。

二. 判断题

1. 判定各种点火系统故障在低压电路或是高压电路均可以采用试火的方法。 ()
2. 在ecu控制的点火系中，点火控制器接受ecu的传来的信号，并能产生一个“igf”信号，它属于点火正时信号 ()
3. 离合器的自由行程过小会导致离合器打滑故障。 ()
4. 发动机不能启动，点火系肯定有故障。 ()
5. 经检测无故障码时，证明电控系统工作一定是正常的 ()
6. abs警告灯发亮，证明车辆制动系统不能工作 ()
7. 自动变速器o/d(超速挡开关)打开，可以升到最高档，关闭，只能升到次高档。 ()
8. 如果自动变速器油液位过高，控制阀体排油孔被阻挡，排油不畅，影响离合器平顺分离，会造成换档迟缓。 ()
9. 当制动系统出现故障时，判断是常规制动系统的故障还是abs系统的故障的方法是：拔下abs线束插头，让abs不起作用时进行试验。 ()
10. 汽车制动时只要具有足够的制动器制动力，汽车才能获得较好的制动效果。 ()
11. 离合器常见故障有离合器打滑、分离不彻底、发抖、发响。 ()
12. 若冷却水温度传感器或其电路发生故障时，失效保护系统给ecu提供设定的冷却水温度信号，通常按冷却水温度

为80℃控制发动机工作。（）

13. 检查轮胎的压力应在冷态下进行。（）

14. 仪表板上的电流表用来指示蓄电池充电或放电状态及其电压大小。（）

15. 离合器的自由行程过小会导致离合器发抖故障。（）

16. 前束过大，会增加轮胎的滑磨，并且行驶不稳定。（）

17. 动力转向沉重的实质是液压助力系统助力不足。（）

18. 转向车轮外倾角过大会使胎冠外侧偏磨损，转向车轮外倾角过小会使胎冠内侧偏磨损。（）

19. 发动机不着车，点火系肯定有故障。（）

20. 四轮定位仪不能检测轿车后轮的前束。（）

21. 离合器打滑主要是自由行程过大的原因。（）

22. 汽车排放不符合要求的主要原因是发动机怠速过高。（）

23. 测气缸压力时。当测得结果高于原设计规定，一定是气缸密封性好。（）

24. 电子点火系的主要诊断参数有点火提前角、各缸波形重叠角、断电器触点闭合角、点火高压值和最大电压值等。（）

25. 如果个别缸点火电压过低，则可能是该缸火花塞间隙太小、电极脏污或其绝缘性能差等原因造成的。（）

26. 各缸点火重叠角越大，说明点火间隔越均匀。（）

27. 如果测出点火的闭合角太小，说明触点间隙太大。（）
28. 如果各缸点火电压均过高，超过10kV则可能是混合气过稀、分电器中央高压线端部未插到底或脏污严重、分火头与分电器盖插孔电极间隙太大或各缸火花塞间隙均偏大等原因造成的。（）
29. 在ECU控制的点火系中，点火控制器接受ECU的传来的信号，并能产生一个“IGF”信号，它属于点火反馈信号（）
30. 电磁屏蔽，就是用绝缘材料将电磁干扰源封闭起来，使其外部电磁场强度低于允许值的一种措施；或用绝缘材料将电磁敏感电路封闭起来，使其内部电磁场强度低于允许值的一种措施。（）
31. 在常规电路故障检测中，如果相关的几条线路同时出现故障，原因多半在熔断器或接地线上。（）
32. 车轮动平衡会导致汽车行驶时的震动（）
33. 利用多缸并列波很容易观察各缸闭合角和各缸火花线长度。（）
34. 电磁干扰主要有传导干扰和辐射干扰两种（）
35. 自动变速器检修完毕应进行台架试验和道路试验（）
36. 双丝灯泡这样起照明作用，远光灯丝：光束射向远方照100m以内；近光灯丝：夜间会车用，光束倾向正前方，左上部形成亮区，下部形成暗区，防止炫目，照40m内。（）
37. 利用ABS故障警告灯及制动装置警告灯的闪亮规律，不能判断出ABS系统发生故障的部位。（）

38. 底盘测功机在对汽车测功检测时是滚筒带着车轮旋转。
()
39. 汽车前照灯检测仪可以检测前照灯发光强度和光轴偏移量。()
40. 静平衡车轮可能是动平衡的 ()
41. 对车轮平衡的检验主要是动平衡检验 ()
42. 离车式车轮平衡机检测原理是：车轮不平衡所产生的离心力是以力的形式作用在支撑装置上的，只要测出支撑装置上所受的力或由此产生的震动，就可以得到车轮的不平衡量。
()
43. 更换安全气囊系统零件时，零件的型号、数量、质量，不必与原系统零件相符。()
45. 判定各种点火系统故障在低压电路或是高压电路均可以采用试火的方法 ()

三、问答题

1. 电控汽油发动机故障诊断的基本步骤
2. 汽油机能正常运行的必要条件
3. 自诊断系统是如何断定传感器有故障的？
4. 汽车行驶中进气压力传感器发生故障失效时，失效保护系统怎样使发动机工作？会出现什么故障现象？解释其原因。
5. 读取故障码的方法有哪些？
6. 对自动变速器的试验有那些试验项目？

8. 什么是变速器的时滞试验，时滞试验的目的是什么？
9. 那些使用因素导致机油压力过低？
10. 发动机异响与那些因素有关
11. 传统点火系常见故障有哪些？会造成什么后果？
13. 什么是制动跑偏？制动时汽车跑偏的原因由哪些？
14. 侧滑的原因：
15. 车轮定位不准有什么危害
16. 电控发动机自诊断系统的基本原理
17. 什么是汽车故障诊断
18. 汽车故障诊断是一种怎样的技术？
19. 满足那些条件汽油机才能正常运行
20. 进气压力传感器发生故障，行驶无力，解释其原因。
21. 什么是变速器的失速试验，失速试验的目的是什么？
22. 对abs一般检查内容有那些？
23. 四轮定位仪测量的参数有那些？
24. 对前照灯性能要求上有那些评价指标？
25. 电路检测的基本方法有哪些？
26. 简述发动机油耗异常故障诊断程序。

27. 如何检查步进电机的好坏？
28. 汽油车冷车起动困难故障诊断程序如何？
29. 自动变速器打滑的故障现象是什么？有哪些原因？如何诊断？
30. 如何排除空调不制冷的故障？
32. 怎样用点火波形图分析点火系故障？（要求画出波形图）
33. 发动机不能起动的故障诊断程序如何？
34. 对abs系统检查的注意事项有那些？
35. 汽油车不能起动故障诊断程序如何？
36. 如何排除离合器打滑的故障？
37. 如何检查变速器换挡困难故障？
38. 自动变速器的失速试验的目的是什么？如何进行失速试验？
39. 液压制动系统制动失效的故障排除方法
42. 点火系不解体检测主要用那种方法？怎样分析（要求画出波形图）
43. 简述发动机加速不良故障诊断程序。
44. 发动机综合分析仪对汽油机检测都具有哪些功能？
46. 简述车速表检测原理

47. 发动机综合性能检测仪的基本功能有哪些？

48. 画出前照灯配光性图（光形图）

49. 解释什么是车轮静不平衡，分析因静不平衡产生的后果

汽车诊断报告 现代汽车检测与故障诊断答案篇四

指导教师总结

通过汽车故障诊断与排除实习，巩固和加强理论知识的学习，掌握安全操作常识，零部件拆装后的正确放置、分类及清洗方法，培养文明生产的良好习惯；懂得并能正确地使用量具及专门工具；锻炼和培养学生的动手能力，有利于培养团队合作精神。“实践是检验真理的唯一标准”的真理性，也让学生体会到了理论与实践相结合的必要性和重要性。

学生在实习中详尽的了解了有关汽车故障诊断与排除的业务流程，在实习过程中同学们工作热情高涨，虚心学习，爱岗敬业，同学们遵守学校的各项规章制度，圆满的完成了此次毕业实习，此次主要实习内容包括发动机的各个系统的诊断排除，同学们学会了使用各种测量仪器。

虽然此次实习同学们有较大的收获，但还有很多不尽如人意的地方，在实习时间不充分。在今后制定人才培养方案时，应进一步考虑增加毕业实习的时间。

指导教师：

汽车诊断报告 现代汽车检测与故障诊断答案篇五

课程小结

课程负责人：温杰

实施班级：821020

实施时间：2011—2012—2学期

实施情况：学期初，我按课程标准制定授课计划，然后严格按照授课计划上课。在实际教学过程中，本着以学生为主体、以老师为指导的原则，教学内容的选取切近汽车维修工的实际需求，教学内容以教材为参考资料，结合汽车维修手册，完善和充实教学内容；教学的组织和实施，突出职业能力的培养，同时注重操作的规范性和职业素养的培养。

对于纯理论性内容，安排课堂教学，以老师讲授为主，每部分内容安排课堂讨论、拓展性知识介绍；对于理实一体内容，将全班同学分成四大组8个小组，主要由老师指导，学生动手操作，进行汽车底盘各系统检测及故障诊断、修复技能的训练。

课堂教学形式，提高了学生的学习兴趣 and 积极性，又增加了直观性，使理论知识变得通俗易懂；通过动手练习、小组讨论的方法进行教学，提高了学生的实践技能和解决问题的能力。

对于现场教学部分，学生比较感兴趣，学生积极认真的参与，教学总体效果不错，但由于受到教学设备及师资力量不足等多方面因素的制约，教学效果不够理想。

总之，本课程教学取得了一定的成效，但由于多方面的原因，课程改革的力度还有待于进一步提高，课程资源的建设有待进一步完善，课程内容的设置有待进一步优化，在以后的教学和课程建设中要不断努力，进一步提高教学效果。