

# 最新大学生素质综合测评表个人总结 大学生综合素质测评自我总结(汇总5篇)

时间就如同白驹过隙般的流逝，我们又将迎来新的喜悦、新的收获，让我们一起来学习写计划吧。计划怎么写才能发挥它最大的作用呢？以下是小编收集整理的工作计划书范文，仅供参考，希望能够帮助到大家。

## 汽车维修工工作计划篇一

汽车修理工“知识型职工先进个人”事迹材料同志是运输局的一名汽车修理工。“学海无涯苦作舟”，一直是他的座右铭。虽然只是一名来自基层的普通劳动者，所在的工作环境又比较艰苦，可是他却能在艰苦的工作中快乐地学习，并把学到的知识用于实践。

于1998年从省交通学校汽车运用工程专业毕业后，到局工作，至今已有七个年头，在这七年里，他深深体会到：汽车修理工作是一项特殊的服务工作，体现在用最短的时间排除故障，用最扎实的技术保证邮车运输的畅通。他们扮演着邮政企业实物运输中一个特殊却重要的角色，需要具备过硬的维修技能和知识，需要投入巨大的心血和热情。

十分热爱他的工作岗位，不管是处理日常修理工作，还是突击加班或是外出急救车辆，都勇挑重担，充分发挥自己的一技之长。七年来，从未旷过一天工。在做好日常车辆维修保养的基础上，针对日常维修工作中存在的不足和问题，他积极思考，大胆尝试，对原有的技术和修理设备进行改良，使维修工作得到事半功倍的效果。以前，由于车辆出厂设计上的缺陷，北方奔驰载货车制动蹄销的定位卡片被做成了梯形片，再加上蹄销上的卡槽切口较浅，车辆在行驶过程中，制动蹄销经常松动并脱出，甚至造成相关部件的损坏，多次导致车辆途中抛锚，不仅影响了邮运时限，而且增加了企业的

修理成本。面对这一难题，他反复观察和分析，凭着多年来积累的工作经验，大胆进行尝试，在确保车辆安全使用和不增加成本投入的基础上，对定位卡片和制动蹄销进行了改造，经过近一个月的反复实验，辛劳和汗水终于换来了成功。类似故障或抛锚现象再也没有发生，彻底解决了车辆的这一共性问题，为企业节约了大笔开支。

类似的“改造”工作从未间断。修理车间原来用来拧机油滤清器、柴(汽)油滤清器的皮带扳手，都是从一些专用市场上买来的，但这种皮带扳手的缺点是摩擦力小且韧性较强，使用起来既费力又费时，效力不高且难以将滤清器拆下。经过观察总结后，发现东风车的风扇皮带是做该种专用扳手的最佳材料，于是他将拆换下的旧皮带收集起来，改装做成了皮带扳手。一经试用，嘿!成了，摩擦力增大了，韧性没有了，使用起来既省力好用又提高了工作效率，现在车间里所使用的皮带扳手全是用他制作改造的这一种。还有，以前修理工往变速箱、主减速器里加注齿轮油时，所用的加注器都是吸压式的，由于齿轮油的粘稠度高，特别是在冬天的时候，换一辆车的齿轮油，少则40分钟，多则一个小时，工作效率极其低下，而且还加大了维修人员的劳动强度。又琢磨开了，他将解放五平柴车的机油泵改成了齿轮油加注泵，使得泵油加注从原来的间隔喷射式变成连续流动。改装后，现在换一辆车的齿轮油所需的时间从原来的一个小时缩短到十多分钟，工作效率明显提高了五六倍，大大降低了维修劳动强度和时限。

## 汽车维修工工作计划篇二

时间过得很快，转眼间20年就快要过去了。首先，多谢x班长□x主任□x主任，给我这个学习技术的机会和这段时间以来同事的帮助与支持。回顾这几个月以来的学习，工作虽累，但并不阻碍我那颗“阳光之心”去享受工作中的点点滴滴。“用心”体会的实习过程中，我受益匪浅，主要有以下

几个方面。

## 一、技术方面

在学习过程中，我感触最深的一句话是：纸上得来终觉浅，绝知此事要躬行。理论知识与实际操作还是有一定的差距的，通过此次学习，能够巩固汽车构造的理念知识，能让我感性的接触实物，并提高了自己的动手能力。现在我已经知道保养的工作流程，并能做些简单的汽模具维护。

## 二、思想层次提高不少

在闷热的天气中，我仍能坚持按时学习，磨炼了自己的意志，并让其变得更加坚强。在实习的过程中，我明白了要以怎样的心态去面对新环境新工作；要怎样提高自己的适应能力，才能更快地成为一名正式的技术人员；怎样与同事（群体）交流，尽量减少能量的内耗等。

## 三、敬业精神

-实业的每位同事都能明确自己的岗位现职。在维修工作中，忘记午餐时间已经是常事，就算是已经下班，都是能尽责、认真地对待手头上的工作。在维修的过程中，他们的那份责任心、认真、严谨深深地感染了我。我们一起在车间中挥洒汗水，为的是生产线上正常生产。

## 四、企业文化

良好的企业文化可以带动员工工作的积极性。“将困难留给我们，将方便留给顾客”这样的标语在公司每个显眼的位置都可以看到，可见公司对企业文化的重视。我们的口号是：全力以赴、超越自我、追求卓越、超越目标。这口号鞭策着我们每位追求更加的目标，共创佳绩。

## 五、沟通非常重要

良好的沟通能达到统一战线的目的。学组员之间的沟通、模修工与生产线上人员的沟通、机修人员与上产线上人员的沟通、模修工与机修人员的沟通，这些同级沟通有利于各位工作人员明确自己当前的任务，进而提高工作效率。而领导与工作人员之间的沟通，主要得益于公司优秀的管理制度。通过开早会、培训、技术交流会、员工大会等，其既能提高其办事交流，又能主各位员工都站在统一的战线上，协同管理好公司，我相信：在这种优秀的管理制度之下，只要“万众一心，众志成城”，-实业会越来越越好，实行飞越式发展。或许对于-实业而言，我只是一个普普通通的过客；但对我而言，-实业是我人生道路中一道不可替代的风景。-实业在各位工作人员的努力之下，会发展得更好。而我也会跟-实业一样，天天进步。

### （一）严格维修标准，确保工作质量

汽车维修保养工作是销售厂家关注的焦点，是客户关注的焦点，是评价一个维修企业水平的重要指标，如果质量上出现了问题，我们无法向客户交待，无法向厂家交待，也无法和我们自己交待。我们宁可干这个活，也不要干“豆腐渣”活，对此，我们公司的态度是十分明确的。不论哪个承办单位，只要在工程质量上出现问题，我们就要严肃追究责任，绝不姑息迁就。各部门要把工作质量作为头等大事来抓，组织得力人员盯上、靠上，加强对维修保养全过程的管理，确保工作质量达到要求，真正把每一个维修项目建成精品项目、招牌项目。

### （二）坚持规范作业，确保安全生产

在工作的每一个环节，我们要始终坚持“安全第一”的工作原则，树立安全就是效益的观念，下大气力排除安全生产的隐患。现在我公司的安全生产形势是好的，这一点一定要得

到保持，如果一旦发生安全事故，对公司的经营一定会造成严重的影响，更为严重的是会给受害者（可能是我们自己）造成很大的身心伤害和财力浪费。这一点作为我们每一个维修行业的从业者都应该有切身的体会。

### （三）坚持规范运作，确保资金的有效利用

公司发展需要资金支持，这一点是肯定的，另一方面，作为公司的各个部门也要树立节约的意识，争取让每一分钱都用在应该用的地方。各部门要合理使用有限资金，保证公司正常运转。所有资金支出必须由严格控制，实行“一支笔”审批，严禁乱开资金支出口子；维修保养造价要严格按照预算，每一个环节都要精打细算，尽量减少不必要的开支，既要把事情办好，又要打紧打严，节省投资。

## 汽车维修工工作计划篇三

一、从学徒到成为一个合格的中职汽修老师踏踏实实一年一步一个脚印走过来。

本人于1986年8月从汽车维修专业毕业分配到青海省海南藏族自治州职业技术学校，从事汽车驾驶和维修工作，经过二十几年的不断学习和经验的积累，逐渐成长为业务骨干；由于这么多年在汽车维修教学工作的实践和总结，对于这个专业教学有着深刻的理解和体会。

我始终在教育教学中坚持“安全第一、诚信之上”的原则，始终把车辆的安全放在工作的第一位，教育学生不因利益误导和欺诈客户，坚持诚实守信的信念，这使得这些年来我的客户都成为我的好朋友；在技术上勇于攻坚、解决修理难题，攻克了一个个难关，成为大家信赖的“技术能手”，哪怕是其他修理厂里遇到的一些技术难题，这样只要有我们的团队上手，都会迎刃而解。在汽车维修的教育教学中，不怕苦、不怕脏、不怕累，刻苦学习、努力钻研，从拧好一

颗螺丝钉做起，踏踏实实教会每个学生修好每一个故障、每一辆车，始终做到让客户满意、放心用车。

二、攻坚克难，在教学实践中探索，发现，解决汽车维修中的难点形成一套自己的维修体系。

近几年来，通过运用自己所掌握的理论知识和实践经验为我校解决了诸多汽车维修中的难点问题，如：

### 1、帕萨特1.8l单缸5阀轿车进排气门修配装复后断裂案例分析

(1)现象：帕萨特轿车，排量为1.8l单缸5阀。凸轮轴链板和气门响声很大，

装配后着车进排气门较容易断裂。

(2)故障检查：拆开气缸盖，发现气门严重积碳，显然是平时车辆保养不好，以及所更换的机油品质不佳，没有按照保养周期定期进行保养，机油油路堵塞，大小瓦磨损，气缸盖上面的机油压力较低造成。

(3)故障测试：解体发动机彻底清洗，更换大小瓦、更换大修包、以及更换已磨损的器件之后，进行装复，点火试车，发动机工作平稳，噪声消失，测试加速性能，猛踩加速踏板只听见“啪”的一声响，发动机即出现发抖，测试气缸压力第二缸为0kpa用诊断仪检测电控系统，无故障码，拆下正时前盖及气缸盖，转动曲轴到第一缸压缩上止点，曲轴和排气凸轮轴两个正时点对准，进排气凸轮轴两缺口对应记号间的链销是16个。拆下气缸盖，发现第二缸1个排气门由卡簧位处断开，究其原因归结到凸轮轴正时链条记号对得不准。

(4)故障分析：

a.气门拆卸中受伤。拆气门需用专用工具压缩气门弹簧取出

卡簧，而一般汽车修理厂没有专用工具，拆卸常用套筒卡在气门顶端，以捶猛打套筒使卡簧自动跳出。由于捶击强烈振动或套筒移位顶到气门顶部，气门材料较脆和卡簧位很细而细小裂纹，当装回后发动机高速运转时，受伤出现断裂。

b.气门卡簧装配不到位或清洗不干净有杂物卡住，气门不在中心位置，上下运动时四周受力不均，从脆弱的地方扭断。

c.更换的气门质量有问题

d.正时装配不对，顶断气门。

a和c的情况占现实中绝大多数。大众系列轿车(如捷达王、帕萨特和奥迪)的发动机都采用可变正时，它的工作特点是曲轴通过齿形传动带首先驱动排气凸轮轴，排气凸轮轴通过链条驱动进气凸轮轴，系统只对进气凸轮轴进行调整，排气凸轮轴由曲轴正时齿带驱动，不能调整。进气凸轮轴调整是通过电控液压活塞将油压作用于链条收紧器来完成，工作油路与气缸盖油道相通。当发动机转速低时，可变气门正时调节器下降，上部链条被放松，下部链条作用着排气凸轮轴旋转拉力和调节器向下的推力。由于排气凸轮轴在曲轴正时带的作用下不可能逆时针反转，所以进气凸轮轴受两个力的共同作用：一是调节器推动链条传递给排气凸轮轴的拉力；二是在排气凸轮轴正常旋转带动下链条的拉力。

当发动机处于小负荷工况时，控制油路打开，链条收紧器在油压的作用下保持正常位置，此时配气相位无变化，这也是该系统的不调节位置。一旦发动机转速达到1300r/min□调整活塞将控制油路接通，链条收紧器在油压的作用下，向下顶起，进气凸轮轴配气相位变化，进气门开闭时刻提前。发动机转速超过3600r/min□调整结束，链条收紧器回到功率调整正常位置。

根据以上分析情况，进气凸轮轴提前角不是很大，维修中可

能把两个凸轮轴上记号间链节装为15个或17个，主要是由于没有机油压力，转动后凸轮轴收紧器上部不是在最高位，相当于正时提前工作的状态，如果这样的话发动机出现难着车、发抖加速无力，电控系统有00515故障码(霍尔传感器对正极短路/断路或对搭铁短路)加速使进气凸轮轴提前工作时，气门不会与活塞相顶，退一步讲，就算活塞顶到气门，应该是进气门而不是排气门，而且进气门受伤部位在中下部弯曲。我厂维修过的几辆相通故障的大众车，正时带被拉断，气门都是中下部弯曲，没有一个由卡簧处折断，有些维修人员拆过气门再装回去莫名其妙地断了，因为不懂正时提前系统工作原理，又找不到事故的真正原因，将事故归结到凸轮轴链条装错，这一观点有点勉强。

(5)结论：拆气门时尽量用专用工具压弹簧取出卡簧；实在条件有限时，用套筒卡住并用锤子轻打，千万不能让套筒顶在气门顶端上打，拆出后清洗干净，仔细看气门有无裂纹，更换气门时要选信誉好的供货商的货；装配前，气缸盖、气门及弹簧要清洗干净，卡簧装到位；凸轮轴正时链条装配时先用工具吧凸轮轴正时收紧器向上调到最高位，并让凸轮轴上的小四方标记与轴承盖上的小三角标记对准，且两个记号之间的链节为16个，且发动机曲轴与排气凸轮轴两个正时记号对准；着车后让发动机怠速运转30min□刚开始加速要缓慢一点，这样如果气门有杂物卡住或卡簧少量没到位也能自动排除。

## 2、日产尼桑火花塞典型故障案例分析

(1)现象：一辆日产尼桑风度a32行驶9万公里，来我厂维修客户称车无大的毛病，就是半年多来节气门、喷油嘴、火花塞都没有动过，想着应该清洗和更换火花塞了。修理工检查时的确也没有发现啥毛病。怠速平稳、加速也好，想想客户说的也有道理，于是清洗了节气门喷油嘴，更换了火花塞，但是这样便引来了问题。

怠速比以前高100r/min□并且间歇性抖动一下。间歇时间长短



不等，有时抖动厉害、有时轻微颤抖，厉害时甚至熄火，立即点车又能重新启动。加速跟以前一样。

(2)故障检查：用车博士检测，无故障存在，怀疑是油压不稳。

(3)故障测试：接上油压表后，油压平稳，怠速时为2.0kpa。车本来好好的，想想也没做别的，只是清洗、换火花塞，于是便告诉司机可能是电脑自学习的自适应过程，过一星期怠速就会降低，原来抖动也将消失。一周后司机把车开来，怠速和原来一样了，但抖动仍存在。既然怠速好了，那问题肯定在火花塞上。此车装的是白金火花塞，拆下新的火花塞，装上旧火花塞，故障消失。

(4)故障分析：火花塞是点火系统重要的组成部分，其好坏和匹配直接影响发动机性能和点火能量。选用火花塞时应注意：火花塞间隙应一致，一般为0.6~0.8mm；热值应相同。

我国根据热特性分为热型和冷型火花塞，所谓热特性是指火花塞瓷绝缘管裙部的炽热端将热传导至发动机冷却系的能力，是在特定条件下的一种比较值。通常压缩比为3~4的发动机宜使用热值为20~35的性火花塞；压缩比为5.5~7的发动机使用145~200的冷型火花塞。

火花塞热特性选取是否合适可以用绝缘体裙部的颜色来判断，发动机在怠速以外的正常工况下运行几个小时后观察裙部颜色，若裙部呈浅褐色并且干净，说明选型正确；若裙部鳞色，说明选用火花塞太冷；若裙部呈灰白色，且电极有被烧蚀痕迹，则选用的火花塞太热特别是独立点火的火花塞，若选用不正确将引起故障灯常亮。用电脑检测是“点火线圈1、2、3、4、5、6短路”。

(5)结论：由于各种发动机工作特性不同，没有一种标准的火花塞能够适应所有的发动机。因此必须要根据发动机的特性来选择相适应的火花塞，这就是火花塞的选型。选型的基本

原则是：“热型”发动机(大功率、大压缩比、高转速)应选配“冷型”火花塞(裙部长度短、导热长度短)；“冷型”发动机(小功率、小压缩比、低转速)应选配“热型”火花塞(裙部长度长、导热长度长)，以维持火花塞的热平衡，使其工作温度保持在500~850℃工作范围。建议更换的新火花塞与原车旧火花塞的型号、电阻、耐高温系数等参数要一致，普通火花塞间隙正常为0.5~0.6mm□这也说明了正确选用配件的重要性。

三、传业授技、带徒育人，真正做好传、帮、带，为社会输送有用人才。

认真安排好学徒培训工作提高学徒的理论水平和操作水平，搞好学徒培训工作是本厂一项长抓不懈的工作，为此本厂认真制定了培训制度，要求每个班组每月至少组织两次学徒培训，开展形式多样的学徒培训，对于新工转岗工要求有师带徒机制，有技术管理员鉴定合格后方可独立上岗，始终给学徒安全操作敲响警钟，增强学徒在维修中的责任感。

具体带学生段如下：

1. 通过网络和一些视频资料教育学生汽车专业在国民经济中所处地位和作用的认识，巩固专业思想，激起学习汽车维修专业技术的热情。
2. 带学生到其他修理厂切身理解青海省汽车维修市场现状
3. 带领学生仔细熟悉汽车修理的环境、修理的手动和电子工具的使用。为将来的学习任务打下根底。
4. 经过现场维修实习和老师的交换指导，理论联络实际，把所学的理论学问加以

印证、深化、巩固和充实，培养分析、处理实际修理任务的

能力，为后继更复杂、更高深的专业维修学习打下坚实的根底。

5. 每个阶段的学习结束后，都要求学员认真总结，并进行严格的考核，未通过者不允许进入下一阶段的学习实践。

6. 汽车维修学习是对学生的一次分析能力的培养和锻炼。在整个学习进程中充分调动学生的客观能动性，深化细致地认真观察、理论，使学生的动手能力逐步得到提高。

四、总结过去，放眼未来，锐意进取，不断提高自身维修水平。

本人的从事汽车维修教学职业生涯中，在学徒时期一是不怕苦，不怕累，不怕失败，勇于挑战困难，二是胆大心细，认真作业；第二个历程是独立操作过程，增强责任心，为自己修的每一辆车负责，努力积累经验；第三个历程就是作为诊断师傅，当达到能独立操作后，进一步提高自己的修理水平，努力学习汽车理论，用心将维修的故障记录下来，并以理论来指导和联系这些实际的维修实践，总结提高自己的知识技能，一步一步向维修技师的水平接近。到如今无论是车辆动力、底盘、电器方面的故障，在本人手上都能得到有效解决，得到了维修工和客户尊重与认可。在技术不断进步的今天，本人清醒的认识到只有不断学习，用理论联系实际，不断地提高自身的维修水准，更能使自己更上一层楼，才能更好地服务社会和让客户满意。

综上所述，根据自己的技术能力和业绩，对照国家职业标准，本人已具备了技师水平。

## 汽车维修工工作计划篇四

一、从学徒到成为一个合格的中职汽修老师踏踏实实一年一步一个脚印走过来。

本人于1986年8月从汽车维修专业毕业分配到青海省海南藏族自治州职业技术学校，从事汽车驾驶和维修工作，经过二十几年的不断学习和经验的积累，逐渐成长为业务骨干；由于这么多年来在汽车维修教学工作的实践和总结，对于这个专业教学有着深刻的理解和体会。

我始终在教育教学中坚持“安全第一、诚信之上”的原则，始终把车辆的安全放在工作的第一位，教育学生不因利益误导和欺诈客户，坚持诚实守信的信念，这使得这些年来我的客户都成为我的好朋友；在技术上勇于攻坚、解决修理难题，攻克了一个个难关，成为大家信赖的“技术能手”，哪怕是其他修理厂里遇到的一些技术难题，这样只要有我们的团队上手，都会迎刃而解。在汽车维修的教育教学中，不怕苦、不怕脏、不怕累，刻苦学习、努力钻研，从拧好一颗螺丝钉做起，踏踏实实教会每个学生修好每一个故障、每一辆车，始终做到让客户满意、放心用车。

二、攻坚克难，在教学实践中探索，发现，解决汽车维修中的难点形成一套自己的维修体系。

近几年来，通过运用自己所掌握的理论知识和实践经验为我校解决了诸多汽车维修中的难点问题，如：

### 1、帕萨特1.8l单缸5阀轿车进排气门修配装复后断裂案例分析

(1)现象：帕萨特轿车，排量为1.8l单缸5阀。凸轮轴链板和气门响声很大，

装配后着车进排气门较容易断裂。

(2)故障检查：拆开气缸盖，发现气门严重积碳，显然是平时车辆保养不好，以及所更换的机油品质不佳，没有按照保养周期定期进行保养，机油油路堵塞，大小瓦磨损，气缸盖上面的机油压力较低造成。

(3)故障测试：解体发动机彻底清洗，更换大小瓦、更换大修包、以及更换已磨损的器件之后，进行装复，点火试车，发动机工作平稳，噪声消失，测试加速性能，猛踩加速踏板只听见“啪”的一声响，发动机即出现发抖，测试气缸压力第二缸为0kpa□用诊断仪检测电控系统，无故障码，拆下正时前盖及气缸盖，转动曲轴到第一缸压缩上止点，曲轴和排气凸轮轴两个正时点对准，进排气凸轮轴两缺口对应记号间的链销是16个。拆下气缸盖，发现第二缸1个排气门由卡簧位处断开，究其原因归结到凸轮轴正时链条记号对得不准。

(4)故障分析：

a.气门拆卸中受伤。拆气门需用专用工具压缩气门弹簧取出卡簧，而一般汽车修理厂没有专用工具，拆卸常用套筒卡在气门顶端，以捶猛打套筒使卡簧自动跳出。由于捶击强烈振动或套筒移位顶到气门顶部，气门材料较脆和卡簧位很细而细小裂纹，当装回后发动机高速运转时，受伤出现断裂。

b.气门卡簧装配不到位或清洗不干净有杂物卡住，气门不在中心位置，上下运动时四周受力不均，从脆弱的地方扭断。

c.更换的气门质量有问题

d.正时装配不对，顶断气门。

a和c的情况占现实中绝大多数。大众系列轿车(如捷达王、帕萨特和奥迪)的发动机都采用可变正时，它的工作特点是曲轴通过齿形传动带首先驱动排气凸轮轴，排气凸轮轴通过链条驱动进气凸轮轴，系统只对进气凸轮轴进行调整，排气凸轮轴由曲轴正时齿带驱动，不能调整。进气凸轮轴调整是通过电控液压活塞将油压作用于链条收紧器来完成，工作油路与气缸盖油道相通。当发动机转速低时，可变气门正时调节器下降，上部链条被放松，下部链条作用着排气凸轮轴旋转拉力和调节器向下的推力。由于排气凸轮轴在曲轴正时带的作

用下不可能逆时针反转，所以进气凸轮轴受两个力的共同作用：一是调节器推动链条传递给排气凸轮轴的拉力；二是在排气凸轮轴正常旋转带动下链条的拉力。

当发动机处于小负荷工况时，控制油路打开，链条收紧器在油压的作用下保持正常位置，此时配气相位无变化，这也是该系统的不调节位置。一旦发动机转速达到1300r/min□调整活塞将控制油路接通，链条收紧器在油压的作用下，向下顶起，进气凸轮轴配气相位变化，进气门开闭时刻提前。发动机转速超过3600r/min□调整结束，链条收紧器回到功率调整正常位置。

根据以上分析情况，进气凸轮轴提前角不是很大，维修中可能把两个凸轮轴上记号间链节装为15个或17个，主要是由于没有机油压力，转动后凸轮轴收紧器上部不是在最高位，相当于正时提前工作的状态，如果这样的话发动机出现难着车、发抖加速无力，电控系统有00515故障码(霍尔传感器对正极短路/断路或对搭铁短路)加速使进气凸轮轴提前工作时，气门不会与活塞相顶，退一步讲，就算活塞顶到气门，应该是进气门而不是排气门，而且进气门受伤部位在中下部弯曲。我厂维修过的几辆相通故障的大众车，正时带被拉断，气门都是中下部弯曲，没有一个由卡簧处折断，有些维修人员拆过气门再装回去莫名其妙地断了，因为不懂正时提前系统工作原理，又找不到事故的真正原因，将事故归结到凸轮轴链条装错，这一观点有点勉强。

(5) 结论：拆气门时尽量用专用工具压弹簧取出卡簧；实在条件有限时，用套筒卡住并用锤子轻打，千万不能让套筒顶在气门顶端上打，拆出后清洗干净，仔细看气门有无裂纹，更换气门时要选信誉好的供货商的货；装配前，气缸盖、气门及弹簧要清洗干净，卡簧装到位；凸轮轴正时链条装配时先用工具把凸轮轴正时收紧器向上调到最高位，并让凸轮轴上的小四方标记与轴承盖上的小三角标记对准，且两个记号之间的链节为16个，且发动机曲轴与排气凸轮轴两个正时记号

对准；着车后让发动机怠速运转30min□刚开始加速要缓慢一点，这样如果气门有杂物卡住或卡簧少量没到位也能自动排除。

## 2、日产尼桑火花塞典型故障案例分析

(1)现象：一辆日产尼桑风度a32行驶9万公里，来我厂维修客户称车无大的毛病，就是半年多来节气门、喷油嘴、火花塞都没有动过，想着应该清洗和更换火花塞了。修理工检查时的确也没有发现啥毛病。怠速平稳、加速也好，想想客户说的也有道理，于是清洗了节气门喷油嘴，更换了火花塞，但是这样便引来了问题。

怠速比以前高100r/min□并且间歇性抖动一下。间歇时间长短不等，有时抖动厉害、有时轻微颤抖，厉害时甚至熄火，立即点车又能重新启动。加速跟以前一样。

(2)故障检查：用车博士检测，无故障存在，怀疑是油压不稳。

(3)故障测试：接上油压表后，油压平稳，怠速时为2.0kpa□车本来好好的，想想也没做别的，只是清洗、换火花塞，于是便告诉司机可能是电脑自学习的自适应过程，过一星期怠速就会降低，原来抖动也将消失。一周后司机把车开来，怠速和原来一样了，但抖动仍存在。既然怠速好了，那问题肯定在火花塞上。此车装的是白金火花塞，拆下新的火花塞，装上旧火花塞，故障消失。

(4)故障分析：火花塞是点火系统重要的组成部分，其好坏和匹配直接影响发动机性能和点火能量。选用火花塞时应注意：火花塞间隙应一致，一般为0.6□0.8mm;热值应相同。

我国根据热特性分为热型和冷型火花塞，所谓热特性是指火花塞瓷绝缘管裙部的炽热端将热传导至发动机冷却系的能力，是在特定条件下的一种比较值。通常压缩比为3~4的发动机

宜使用热值为20~35的性火花塞；压缩比为5.5~7的发动机使用145~200的冷型火花塞。

火花塞热特性选取是否合适可以用绝缘体裙部的颜色来判断，发动机在怠速以外的正常工况下运行几个小时后观察裙部颜色，若裙部呈浅褐色并且干净，说明选型正确；若裙部鳞色，说明选用火花塞太冷；若裙部呈灰白色，且电极有被烧蚀痕迹，则选用的火花塞太特别是独立点火的火花塞，若选用不正确将引起故障灯常亮。用电脑检测是“点火线圈1、2、3、4、5、6短路”。

(5) 结论：由于各种发动机工作特性不同，没有一种标准的火花塞能够适应所有的发动机。因此必须要根据发动机的特性来选择相适应的火花塞，这就是火花塞的选型。选型的基本原则是：“热型”发动机(大功率、大压缩比、高转速)应选配“冷型”火花塞(裙部长度短、导热长度短)；“冷型”发动机(小功率、小压缩比、低转速)应选配“热型”火花塞(裙部长度长、导热长度长)，以维持火花塞的热平衡，使其工作温度保持在500~850℃工作范围。建议更换的新火花塞与原车旧火花塞的型号、电阻、耐高温系数等参数要一致，普通火花塞间隙正常为0.5~0.6mm□这也说明了正确选用配件的重要性。

三、传业授技、带徒育人，真正做好传、帮、带，为社会输送有用人才。

认真安排好学徒培训工作提高学徒的理论水平和操作水平，搞好学徒培训工作是本厂一项长抓不懈的工作，为此本厂认真制定了培训制度，要求每个班组每月至少组织两次学徒培训，开展形式多样的学徒培训，对于新工转岗工要求有师带徒机制，有技术管理员鉴定合格后方可独立上岗，始终给学徒安全操作敲响警钟，增强学徒在维修中的责任感。

具体带学生段如下：



1. 通过网络和一些视频资料教育学生汽车专业在国民经济中所处地位和作用的认识，巩固专业思想，激起学习汽车维修专业技术的热情。

2. 带学生到其他修理厂切身理解青海省汽车维修市场现状

3. 带领学生仔细熟悉汽车修理的环境、修理的手动和电子工具的使用。为将来的学习任务打下根底。

4. 经过现场维修实习和老师的交换指导，理论联络实际，把所学的理论学问加以

印证、深化、巩固和充实，培养分析、处理实际修理任务的能力，为后继更复杂、更高深的专业维修学习打下坚实的根底。

5. 每个阶段的学习结束后，都要求学员认真总结，并进行严格的考核，未通过者不允许进入下一阶段的学习实践。

6. 汽车维修学习是对学生的一次分析能力的培养和锻炼。在整个学习进程中充分调动学生的客观能动性，深化细致地认真观察、理论，使学生的动手能力逐步得到提高。

四、总结过去，放眼未来，锐意进取，不断提高自身维修水平。

本人的从事汽车维修教学职业生涯中，在学徒时期一是不怕苦，不怕累，不怕失败，勇于挑战困难，二是胆大心细，认真作业；第二个历程是独立操作过程，增强责任心，为自己修的每一辆车负责，努力积累经验；第三个历程就是作为诊断师傅，当达到能独立操作后，进一步提高自己的修理水平，努力学习汽车理论，用心将维修的故障记录下来，并以理论来指导和联系这些实际的维修实践，总结提高自己的知识技能，一步一步向维修技师的水平接近。到如今无论是车辆动

力、底盘、电器方面的故障，在本人手上都能得到有效解决，得到了维修工和客户尊重与认可。在技术不断进步的今天，本人清醒的认识到只有不断学习，用理论联系实际，不断地提高自身的维修水准，更能使自己更上一层楼，才能更好地服务社会和让客户满意。

综上所述，根据自己的技术能力和业绩，对照国家职业标准，本人已具备了技师水平。

## 汽车维修工工作计划篇五

进入工作之后，在校园中习惯了自由的我，虽说一下子不是不能适应这种情况，但我还是非常小心的适应新的环境。这家公司不但拥有一批高素质、高技能的汽车维修技术人员，而且从国内、外购进一批先进的汽车维修检测设备。电脑检测分析仪、喷油清洗分析仪、四轮定位仪、atf自动循环清晰等等。使得该厂软、硬件兼备且完善。

在这家公司里学到了很多我想学习到的知识，使我对汽车行业有了更进一步的了解，我知道自己在学校学到的东西很少，还有很多是我不知道的。在见习期间我认真和师傅们学习汽车方面的知识，积极动手，培养了我吃苦耐劳的精神，认真了解车身的构造，完成了汽车拆装的目的，达到了我见习的要求，我在公司里，了解到很多企业文化和企业管理体制。使我不仅在自己的专业有了突破，也学习到许多关于企业管理方面的知识。

通过系统完善的汽车专业知识的学习，有了扎实的专业基础知识，并且有一定的汽车管理知识。工作之余我大量猎阅图书馆中汽车类书刊资料。了解中国汽车产业发展动态方向，特别是汽车后市场服务领域。知道了汽车维修行业发展现状及趋势。我善于学习新的知识方法工艺，分析和解决问题的能力强，能够熟练的利用互联网查询汽车维修资料，收集本行业最新信息。

从中我还明白了一个道理，诚实守信是每一个人立足社会的根本。所以我有良好的职业素质和职业操守，能够忠于自己的公司，将个人的职业生涯规划与企业的发展紧密的结合。勇于创新，善于开创，能承受较高的工作压力；吃苦耐劳，注重合作。具有年轻人火一样的工作热情和活力。

成就大事，重要的是做好眼前的每一件小事，只有花大力气把小事做细，才能把大事做好。在见习期间，我深刻体会到了这一点！

一年的时间转眼已过，通过在汽修厂见习锻炼，我学到了很多课本上学不到的知识和技能，我从老师傅身上也学到了许多宝贵的经验，让自己更加热爱汽修这一行业。

在见习中，老师傅告诉我们要想学习这一门专业，必须具有较强的实际操作技能，因此要求我们要勤于动手，熟练操作，切实掌握实际操作技能。同时还要勤于思考，善于将学到的内容与实际结合，与生产结合，与生活联系，并不断归纳、总结，逐渐培养举一反三的能力，这样才能成为一位合格技术人员，才能把这一门专业学好。

看见师傅一个个身着的油装，双手油黑，一天从早干到晚，如此辛苦，他们还乐在其中，我也暗下决心，一定向他们学习，练好基本功。孔子曰：“三百六十行，行行出状元”。无论干什么工作都不是轻松而简单的，不吃苦怎么能行啊！在见习中我明白只有虚心向有经验的老师傅请教，并且自己多动手、动脑才能精益求精的干好这门工作。在未来的工作中，我将用我的热情和技术赢得广大车主的尊重！

## 汽车维修工工作计划篇六

1、思想上，我懂得了三人行必有我师。

在过去的一年里发生了很多的事情，其中最让我开心的是今

年与我一起工作的几名学徒。虽然他们刚刚从学校步入社会实习生，但在他们身上还有很多东西是我需要学习；比如说向云祥对工作的勤劳与细心、张军对汽车的热爱与学习、刘俊在汽车理论性知识与做人的圆滑，在他们身上的特点也许在我刚到公司的时候也曾经有过，只不过被现在这种安逸的生活给抹去了。在他们身上我寻找到了做人、做事离不开“对待工作要勤劳、持之以恒的学习心态、为人处事要谨慎”。

## 2、技术上，金字塔也是一块块石头堆积而成的。

在技术总监李扬的策划下定期开展上交一份案列，并且还需上台与大家一起分享案列诊断的过程，这让我在技术上得到了不少提升。以前的我根据经验直接将损坏或发生故障的总成更换掉，因为在李总的这种方案下我在工作上不断思索与分析故障产生发生的原因以及解决的方案。通过案列报告，李总为精确的分析了故障产生的原因以及解决问题的方案。在公司各同仁将自己的案列与我们分享时，我心中感慨万千；在他们接触的故障中我还没有接触过，甚至新车我接触到的也只有那么几次。所以在技术上我积累很多自己还未接触到故障却懂得如何排除的故障。通过这一年做的案列我懂得了“泰山再高，只要持之以恒终有登顶之日；技术再难，只要肯专研终有出人头地之时”。

## 3、业绩上，唇完齿寒。

员工要想表现他对公司的忠诚，那的看他为公司做了多少贡献。在过去的实习日子里，我以自己每月的业绩再次向公司提交了一份我对公司的忠诚的答卷；在工作中我视汽车如生命细心呵护与治理，因为我懂得我是一名汽车医生，医治好每一台车是我的职责！我最终用我的细心和良好的服务态度得到顾客的好评，因此也为企业保留了在顾客心目中良好的形象。做为一名员工我们要知道“城门失火殃及池鱼”，公司的效益与我们息息相关。

虚心学习向汽车铜牌技能证进军。在20\_\_年自己也有少许不足之处，其中通用铜牌技师证是我不敢挑战的。为了让自己的技能的到更快的提升，我接受挑战，自己向铜牌技术看齐，在平时工作中积累工作经验，操作向铜牌已过的师傅们请教！常言道：“天下无难事，只怕有心人”。我坚信通过一年的努力，我的目标将会很快成为现实！20\_\_我将会以向企业与自己递交一份满意的答卷。一个人的功绩不是他自己给自己一个评定，我想通过我的努力，我一个多月的实习工作将得到公司领导的认可。

## 汽车维修工工作计划篇七

本人于20\_\_年x月从汽车维修专业毕业分配到青海省海南藏族自治州职业技术学校，从事汽车驾驶和维修工作，经过二十几年的不断学习和经验的积累，逐渐成长为业务骨干；由于这么多年在汽车维修教学工作的实践和总结，对于这个专业教学有着深刻的理解和体会。

我始终在教育教学中坚持“安全第一、诚信之上”的原则，始终把车辆的安全放在工作的第一位，教育学生不因利益误导和欺诈客户，坚持诚实守信的信念，这使得这些年来我的客户都成为我的好朋友；在技术上勇于攻坚、解决修理难题，攻克了一个个难关，成为大家信赖的“技术能手”，哪怕是其他修理厂里遇到的一些技术难题，这样只要有我们的团队上手，都会迎刃而解、在汽车维修的教育教学中，不怕苦、不怕脏、不怕累，刻苦学习、努力钻研，从拧好一颗螺丝钉做起，踏踏实实教会每个学生修好每一个故障、每一辆车，始终做到让客户满意、放心用车。

近几年来，通过运用自己所掌握的理论知识和实践经验为我校解决了诸多汽车维修中的难点问题，如：

- 1、帕萨特1.8l单缸5阀轿车进排气门修配装复后断裂案例分析。

(1)现象：帕萨特轿车，排量为1.8l□单缸5阀、凸轮轴链板和气门响声很大，装配后着车进排气门较容易断裂。

(2)故障检查：拆开气缸盖，发现气门严重积碳，显然是平时车辆保养不好，以及所更换的机油品质不佳，没有按照保养周期定期进行保养，机油油路堵塞，大小瓦磨损，气缸盖上面的机油压力较低造成。

(3)故障测试：解体发动机彻底清洗，更换大小瓦、更换大修包、以及更换已磨损的器件之后，进行装复，点火试车，发动机工作平稳，噪声消失，测试加速性能，猛踩加速踏板只听见“啪”的一声响，发动机即出现发抖，测试气缸压力第二缸为0kpa□用诊断仪检测电控系统，无故障码，拆下正时前盖及气缸盖，转动曲轴到第一缸压缩上止点，曲轴和排气凸轮轴两个正时点对准，进排气凸轮轴两缺口对应记号间的链销是16个、拆下气缸盖，发现第二缸1个排气门由卡簧位处断开，究其原因归结到凸轮轴正时链条记号对得不准。

(4)故障分析：

a□气门拆卸中受伤、拆气门需用专用工具压缩气门弹簧取出卡簧，而一般汽车修理厂没有专用工具，拆卸常用套筒卡在气门顶端，以捶猛打套筒使卡簧自动跳出、由于捶击强烈振动或套筒移位顶到气门顶部，气门材料较脆和卡簧位很细而细小裂纹，当装回后发动机高速运转时，受伤出现断裂。

c□更换的气门质量有问题

d□正时装配不对，顶断气门。

a和c的情况占现实中绝大多数、大众系列轿车(如捷达王、帕萨特和奥迪)的发动机都采用可变正时，它的工作特点是曲轴通过齿形传动带首先驱动排气凸轮轴，排气凸轮轴通过链条驱动进气凸轮轴，系统只对进气凸轮轴进行调整，排气凸轮

轴由曲轴正时齿带驱动，不能调整、进气凸轮轴调整是通过电控液压活塞将油压作用于链条收紧器来完成，工作油路与气缸盖油道相通、当发动机转速低时当发动机处于小负荷工况时，控制油路打开，链条收紧器在油压的作用下保持正常位置，此时配气相位无变化，这也是该系统的不调节位置、一旦发动机转速达到1300r/min□调整活塞将控制油路接通，链条收紧器在油压的作用下，向下顶起，进气凸轮轴配气相位变化，进气门开闭时刻提前、发动机转速超过3600r/min□调整结束，链条收紧器回到功率调整正常位置。

根据以上分析情况，进气凸轮轴提前角不是很大，维修中可能把两个凸轮轴上记号间链节装为15个或17个，主要是由于没有机油压力，转动后凸轮轴收紧器上部不是在最高位，相当于正时提前工作的状态，如果这样的话发动机出现难着车、发抖加速无力，电控系统有00515故障码(霍尔传感器对正极短路/断路或对搭铁短路)加速使进气凸轮轴提前工作时，气门不会与活塞相顶，退一步讲，就算活塞顶到气门，应该是进气门而不是排气门，而且进气门受伤部位在中下部弯曲、我厂维修过的几辆相通故障的大众车，正时带被拉断，气门都是中下部弯曲，没有一个由卡簧处折断，有些维修人员拆过气门再装回去莫名其妙地断了，因为不懂正时提前系统工作原理，又找不到事故的真正原因，将事故归结到凸轮轴链条装错，这一观点有点勉强。

(5)结论：拆气门时尽量用专用工具压弹簧取出卡簧；实在条件有限时，用套筒卡住并用锤子轻打，千万不能让套筒顶在气门顶端上打，拆出后清洗干净，仔细看气门有无裂纹，更换气门时要选信誉好的供货商的货；装配前，气缸盖、气门及弹簧要清洗干净，卡簧装到位；凸轮轴正时链条装配时先用工具吧凸轮轴正时收紧器向上调到最高位，并让凸轮轴上的小四方标记与轴承盖上的小三角标记对准，且两个记号之间的链节为16个，且发动机曲轴与排气凸轮轴两个正时。

## 2、日产尼桑火花塞典型故障案例分析

(1)现象：一辆日产尼桑风度a32行驶9万公里，来我厂维修客户称车无大的毛病，就是半年多来节气门、喷油嘴、火花塞都没有动过，想着应该清洗和更换火花塞了、修理工检查时的确也没有发现啥毛病、怠速平稳、加速也好，想想客户说的也有道理，于是清洗了节气门喷油嘴，更换了火花塞，但是这样便引来了问题、怠速比以前高100r/min并且间歇性抖动一下、间歇时间长短不等，有时抖动厉害、有时轻微颤抖，厉害时甚至熄火，立即点车又能重新启动、加速跟以前一样。

(2)故障检查：用车博士检测，无故障存在，怀疑是油压不稳。

(3)故障测试：接上油压表后，油压平稳，怠速时为20kpa车本来好好的，想想也没做别的，只是清洗、换火花塞，于是便告诉司机可能是电脑自学习的自适应过程，过一星期怠速就会降低，原来抖动也将消失、一周后司机把车开来，怠速和原来一样了，但抖动仍存在、既然怠速好了，那问题肯定在火花塞上、此车装的是白金火花塞，拆下新的火花塞，装上旧火花塞，故障消失。

(4)故障分析：火花塞是点火系统重要的组成部分，其好坏和匹配直接影响发动机性能和点火能量、选用火花塞时应注意：火花塞间隙应一致，一般为0.6~0.8mm;热值应相同。

(5)结论：由于各种发动机工作特性不同，没有一种标准的火花塞能够适应所有的发动机、因此必须要根据发动机的特性来选择相适应的火花塞，这就是火花塞的选型、选型的基本原则是：“热型”发动机(大功率、大压缩比、高转速)应选配“冷型”火花塞(裙部长度短、导热长度短)；“冷型”发动机(小功率、小压缩比、低转速)应选配“热型”火花塞(裙部长度长、导热长度长)，以维持火花塞的热平衡，使其工作温度保持在500~850℃工作范围、建议更换的新火花塞与原车旧火花塞的型号、电阻、耐高温系数等参数要一致，普通火花塞间隙正常为0.5~0.6mm这也说明了正确选用配件的重



要性。

三、传业授技、带徒育人，真正做好传、帮、带，为社会输送有用人才、

认真安排好学徒培训工作提高学徒的理论水平和操作水平，搞好学徒培训工作是本厂一项长抓不懈的工作，为此本厂认真制定了培训制度，要求每个班组每月至少组织两次学徒培训，开展形式多样的学徒培训，对于新工转岗工要求有师带徒机制，有技术管理员鉴定合格后方可独立上岗，始终给学徒安全操作敲响警钟，增强学徒在维修中的责任感、具体带学生段如下：

2、带学生到其他修理厂切身理解青海省汽车维修市场现状

四、总结过去，放眼未来，锐意进取，不断提高自身维修水平、

第三个历程就是作为诊断师傅，当达到能独立操作后，进一步提高自己的修理水平，努力学习汽车理论，用心将维修的故障记录下来，并以理论来指导和联系这些实际的维修实践，总结提高自己的知识技能，一步一步向维修技师的水平接近、到如今无论是车辆动力、底盘、电器方面的故障，在本人手上都能得到有效解决，得到了维修工和客户尊重与认可、在技术不断进步的今天，本人清醒的认识到只有不断学习，用理论联系实际，不断地提高自身的维修水准，更能使自己更上一层楼，才能更好地服务社会和让客户满意。

综上所述，根据自己的技术能力和业绩，对照国家职业标准，本人已具备了技师水平。

## 汽车维修工工作计划篇八

\_\_\_\_市汽车维修市场整顿工作会议后，\_\_\_\_市运管所积极行

动，如开动员大会，成立领导组织，制定工作方案，扎实开展整顿，取得较好的效果。

## 一、成立组织，制定方案

近年来，随着维修市场的不断发展壮大，出现了维修业户无证经营、占道经营、超范围经营、只收费不维护等不正常现象，扰乱了市场秩序，已到了非治不可的地步。我所以此次整顿为契机，按照\_\_\_\_市机动车维修市场整顿方案的要求，成立了整顿领导小组，由所长任组长，班子任副组长，维修科、稽查队、培训科人员为成员，由维修科具体牵头负责。同时加大宣传力度，悬挂标语5幅，黑板报3期，宣传单200余份，广泛宣传此次整顿的目标、内容、方法、步骤，争取社会各界的大力支持。

## 二、调查摸底，掌握情况

遍布我市城区、市郊的维修业户有几十家，要整顿必须深入调查摸底，全面掌握各家的实际情况，之后才能有针对性、有计划、有步骤地进行集中整顿。维修科制定了周密的调查计划，上班时问对二类维修企业进行调查，这此企业有一定规模，经营较为规范，重点调查他们是否存在有只收费不维护、零件以次充好、擅自降低收费、违规使用票证及从业人员情况。中午和下午下班时间深入到市郊的专项修理部，主要查看是否无证经营、符合开业条件、越级修理、占道经营、使用伪劣配件等情况。通过调查，对我市7家二类维修企业，39家三类专项修理部的基本情况有了全面了解，并全部登记造册，为集中整顿打好基础。

## 三、争取政府支持，全面纳入管理

## 四、集中整顿，规范秩序

此次整顿按照市政府的统一规划，市区经营汽车维修的业户

必须限期搬到城市汽车修理市场，并以市创卫的名义发出通告。但由于种种因素，大部分业户不愿搬迁。为确保按时搬迁和整顿效果，我所向未搬迁的27家维修业户下达了限期搬迁和重新开业审查通知书，同时印发60多份《\_\_\_\_省汽车维修市场管理条例》(摘录)的相关知识宣传材料，向业户宣传维修业户应按章开业和遵守的法律条规。接到通知3日内，27家维修业户陆续搬迁，有7家自觉接受审查重新登记，进一步规范了经营行为。对维修从业人员的培训将按省厅的统一安排分步实施。

今年的维修市场整顿工作已全面铺开，并取得了一定效果，但由于\_\_\_\_工作的影响，原定对全市维修业户重新审查开业的工作未进行完毕。下半年，我所将精心组织，集中力量将因非典拉下的工作迎头赶上，确保各项整顿内容的全面落实。