

有关汽车类实习报告模板合集七篇

随着社会不断地进步，接触并使用报告的人越来越多，我们在写报告的时候要避免篇幅过长。一听到写报告马上头昏脑涨？下面是小编精心整理的汽车类实习报告7篇，仅供参考，大家一起来看看吧。

汽车类实习报告 篇1

电控系统由电控单元（电脑）、各类传感器和执行器等组成。各类传感器将空气进气流量或压力、进气温度、冷却水温度、节气门位置、发动机转速、排气中氧的含量等的状况转换成相应的电信号输给电脑；电脑经过处理和计算后，向有关执行器发出指令，以控制最佳喷油量和点火时刻，使发动机在各种工况下都处于最佳状态下工作，发挥最好的性能和最低的排放。

在冷车起动时，电脑根据有关信号，通过冷起动喷油器和怠速控制阀等执行元件，使发动机顺利起动并控制怠速的转速。当发动机出现故障时，电脑可自动诊断故障和保存故障代码，并通过故障指示灯发出警告，所保存的代码在一定的触发条件下还可以输出。一旦传感器或执行器失效时，电脑自动启动其备用系统投入工作，以保证车辆的安全，维持车辆续行驶的能力。

一、电控汽车的故障诊断原理

电控汽车上输入ECU的信号主要分为三类：

1) 描述工作参数的信号, 如空气流量信号、冷却液温度信号等。这类信号的特点是信号的值在一定的工作区间, 通过工作区间的判定即可确定是否发生故障。

2) 车辆状况信号。一般为开关信号, 表示附加装置是否在工作, 如点火开关、空调开关等。这类信号可凭人的直觉进行判断, 自诊断系统可以不对此类信号进行检测。

3) 来自相关的电控系统的信号和反馈信号, 如点火控制系统、排气净化和爆震控制系统的反馈信号等。当这类系统出现故障, 自诊断系统会立即报警, 有的汽车电控系统会因此而停止工作。例如: 发动机电子点火系统, 在正常情况下, ECU对点火进行控制, 并在每次点火后对点火是否发生进行确认。如果点火器或其它元件出现故障, 连续3~5次不产生高压火花, 则安全监控电路便会输出一个信号到ECU, 使系统中止汽油喷射, 避免未燃混合气进入排气净化装置。

装有氧传感器和爆震传感器的闭环系统, 通过反馈信号来调整输出信号的偏差, 以实现系统的最佳控制。一旦反馈系统出现问题, 将会影响发动机的正常工作和排气净化。检测反馈装置的工作发生故障时, ECU能很快确认, 发出报警并记录故障代码。开环控制系统由于没有反馈信号, 当执行器出现故障时, 只要输出信号没有错误, 电控系统不认为出现故障。例如有的电控汽车的怠速控制系统, 若怠速执行装置或空气通道出现问题, 自诊断系统并不发出报警信号, 也没有故障记录。

二、电脑控制系统检测要点

在电脑控制汽车维修中，经常遇到因拆过蓄电池桩头或更换控制电脑后引出一些故障，需要按一定程序或用专用仪器重新设定。

1、基本怠速：是指怠速补偿装置全关没作用的状况下，完全由节气门开度来保持发动机的最低，持续稳定运转的怠速。（此时应入档或有开冷气）。调整正时、怠速要跨接设定线、自诊状态或拆IAC TPS插头

2、TPS设定：是指节气门开关或位置传感器，以怠速时应有的信号电压的调整设定值。

3、怠速学习：是指电脑因曾拆过电瓶线或记忆故障码，而使记忆资料消失或不正确，而必须以特定步骤或程序来从新建立怠速运转状况资料模式的一种设定。

4、换档点：是指电脑自动变速箱，必须依据发动机负荷条件与自动变速箱电脑间互相确认最佳性能模式下自动变速箱各档位，升降档时，车速及转数的一种设定。

5、程式设定：是指主电脑从原厂供货时，未将记忆体的资料输入确认PROGRAM，必须利用专用仪器输入程式资料的设定。

6、程式再设定：是指主电脑中的记忆体资料可能因有错误或有新修正资料，而利用专用仪器重新整理电脑记忆资料的设定。

7、确认码设定coding：是指新的主电脑可提供多种车型使用，当要使用时，必须利用专用仪器输入一组确认代码的设定，即可适用在该车型使用。

8、再确认码设定：是指主电脑已使用在车上，但因系统变更或有修正，要重新改定确认码的设定来改变主电脑的控制模式。

9、网路学习设定：是指全车系中有数个电脑之间均有连线，但因电源曾经中断或资料连线曾经中断，而必须使各电脑之间恢复正确连线的特定步骤程序的设定作业。

10、网络省电设定：是指全车系电脑，当点火开关KEY—OFF后，等待60—180秒，全车电脑会进入省电模式，最大耗电流应在0.3安培以下，如果超过，则必须依据一定程序来设定恢复网路省电模式。

三、汽车电控系统自诊断系统的使用

（一）自诊断模式的分类

在自诊断系统中，对于系统故障诊断存在着两种不同的诊断模式。第一种是静态诊断模式，进行这种模式的诊断时，先完成一定的操作，不需要起动发动机，只需将点火开关拨至“ON”位置，即可调出系统中已存储的故障代码。在这种模式下输出的故障码是发动机或汽车运转状态下，某些部位连续出现故障而被记录下来的故障码。第二种诊断模式是动态诊断模式。这种诊断模式是在发动机或汽车运行状态下进行。先要完成必要的操作，起动发动机，在汽车运行状态下当出现故障时，诊断系统即将故障代码记录并显示。这种诊断方式主要用来进行间歇故障的检测和一些重要数据的监测。

（二）调取故障码和有关操作

调取故障码时，首先要使系统进入工作状态。对于不同厂家的汽车，进入工作状态的方法也不同，大体有以下几种：

（1）利用跨接线读取故障码

在故障码调用之前，要用跨接线将“诊断码输出接头”和“搭铁线”跨接，打开点火开关后，显示器件显示故障码。

（2）利用点火开关读取故障码

将点火开关按照规定的次数开、关若干次，即可进入读码状态。例如：克莱斯勒公司生产的汽车只需将点火开关进行“ON—OFF—ON—OFF—ON”的开关动作，系统即进入故障码显示状态。

（3）利用诊断开关调取故障码

有些汽车仪表板或控制装置上设置有诊断开关，当需要调取故障码时，只要打开开关，即可由显示器件上读到故障码。例如：丰田汽车公司1988年生产的克瑞斯达（Cressida

）和超人（Super）轿车进行故障码调用时，先将点火开关置于“ON”位置；再同时按下“SELE”和“INPUT”两个键，保持至少3s，自诊断系统即进入工作状态；稍后按下“SET”键至少保持3s。如有故障，即会出现故障码显示。

（4）利用仪表板上某些开关键的第二功能调取故障码

有的系统中故障码的显示是通过仪表板上的控制开关，通过不同键的组合操作，可以进入故障码显示状态。例如：通用汽车公司的凯迪拉克（FLEET WOOD）轿车是利用空调控制面板上的控制开关进行故障码的调用。首先将点火开关置于“ON”，再同时按下“TEMP”和“OFF”键，系统即可进入工作状态。

（三）自诊断故障码的显示方式

比较常见的故障码显示方式有以下几种。

1. 利用仪表板上“报警灯”的闪烁来显示故障码

1) 用闪烁周期较长的信号表示十位，闪烁周期较短的信号表示个位。

如图11—

3a所示，当显示完十位码，灯将关闭一会，再接着显示个位码。一个故障码显示完毕，灯熄灭较长一段时间，再进行下一个故障码显示。如此循环，直到人为结束故障码的读取过程。

2) 相同的闪烁周期，中间用灯熄灭时间的长短来区分十位与个位。

3) 闪烁周期相同，位与位之间灭灯时间较长，码与码之间用长时间的亮灯分割。

2. 用指针式万用表显示故障码

这种方法是将指针式万用表接到自诊断系统的信号输出端，通过指针的摆动来确认故障码，其编码方式与前面基本一致。有些系统利用指针的摆幅表示数码的个位与十位，如以电压表指针为5V表示十位，用2.5V表示个位，码与码之间用较长的2.5V进行区分。

3. 发光二极管显示故障码

有些自诊断系统的故障码是通过一只或一组发光二极管进行显示。由于使用的发光二极管的数量不同，其显示的方法和意义也不相同。

（1）用一只发光二极管显示故障码

这种显示方法与报警灯显示法相同，有的发光二极管装在电子控制装置上，有的则需要采用发光二极管跨接自诊断系统的故障码输出接口，其接线方法有所不同，注意不能接错线。

（2）用两只发光二极管显示故障码

发光二极管装在电子控制装置上或装在仪表板上，两只二极管采用不同的颜色，以区分数码位。红色二极管表示十位数，绿色二极管表示个位数。

（3）用四只发光二极管显示故障码

利用四只发光二极管组成一种二进制编码，从左到右分别代表8、4、2、1，不亮的灯表示该位数值为“0”。将每位亮灯所表示的值相加，即得到一个故障码。

4. 用数码管显示故障码

在一些高级轿车上，故障码用较先进的数字式显示方法。当进行调取故障码操作时，故障码将通过仪表显示器直接显示。这种显示方法直观、简单明了。

5. 用百分比表或闭合角表显示故障码

百分比（ λ ）表是用来检查空燃比的仪器，闭合角表是用来检查点火闭合角的仪器。一些生产较早的欧洲车型利用这两种仪器进行故障诊断。进行故障诊断时，将表的测量表笔按说明书接到故障诊断座规定的插孔上，打开点火开关，通过读取表针指示的数值，对照故障码表，可以进行故障分析。

（四）汽车故障修理完毕故障码的清除

消除故障码的方法是切断电子控制系统的电源。最一般的做法是：①用解码器中的清除故障码程序清码；②取下电子控制系统的熔丝约30s；③直接拆下蓄电池的负极搭铁线30s。但是，由于有些汽车上还有其它的电子控制装置需要电源维持工作，若断开蓄电池负极，会造成这部分装置出现问题或信息丢失。例如：汽车音响会由于断电而锁机，不掌握密码则无法将该装置重新启动。因此，清除故障码时，最好按照维修手册中所指示的方法进行。

清除故障码后，经过运行，如报警灯不再亮，则说明故障得到排除。如运行后报警灯仍然点亮，说明故障没有被彻底排除或还存在其它故障，需要重新调取故障码和排除故障。

总结：通过汽车电控技术的进一步学习，是我有深的了解，并深知还有很多不足，需要更努力的学习汽车发动机电控和底盘电控。

汽车类实习报告 篇2

虽然半年不见，但城市的更新，道路立体化等城区的变化之大让人惊奇。回到重庆了，还是先回家一次把。在车上那心情简直别提有多兴奋了。对于早已拟定好了假期生活的我在4日，开始了有趣的学习。在先后参观了重庆汽博中心，白事达汽车销售中心，奥迪汽车4s店，上海大众4s店，华辰宝马销售店等之后，进入了一家小型汽车美容店，从事一些简单的工作，虽然工资不高可了解的东西不少，时间也比较葱郁，于是对中国车市进行了探索。

对于中国汽车市场来说，XX年可不是简单的一年，XX——
XX年是中国汽车业走向结构整体化的一个过渡时期，XX——
XX年可以说是一个开端，一个准备，主要就是为了在XX年夺得一席之地，XX年的中国市场已经走入成熟与稳定，逐步地成为中国的支柱企业。故此，XX年末，就有些生产厂家忍不住想大干一场了，XX年末，就推出了XX款的汽车。比如象mazda6奥迪a6l等好几款汽车也都相继推出。

上世纪60年代，马自达汽车公司从汪克尔菲加博士手中买到了转子发动机的专利，到如今专利已到期，这标志着在几年之后，将会有一场更为强大的世界性的风暴，该发动机比一般发动机小三分之一左右，所发出的功率也是大的惊人的。加上排量小污染低，但是最大的一个技术性难题就是它的油耗。一辆双转子发动机的排量为645cc*2但油耗达到了有缺点，就有动力有方向。未来的世界我们谁也看不清楚。

据了解，重庆作为中国西南地区重点发展目标，汽车产量总值也有望增涨5.62个百分点，加上力帆公司的力帆520的全球同步上市。它采用了mini co（！）oper发动机，并为其申请了518项专利，在同级轿车类尚属尖子产品，但定价却是经济型轿车的定价。使其增加了不少的卖点。

XX年个大汽车企业把重标落在了中国中级汽车和中高级汽车上。国内汽车在外形，内饰，价格，人性化，性能，质量，油耗上进行激烈的竞争，同时加上如：日本，意大利，美国，德国等汽车生产大国的品牌车的压力，使中国汽车业犹如一锅沸腾的火锅，香美而却又如辣似火一般。同时对于占汽车销售60%以上的售后服务方面，各企业也下了硬功夫。如汽车

日常保养，修理，置换，转卖等。这种种的销售形式也就是汽车业的一个重大走向，并将走向每家每户。

1月27日，工作结束了，拿着不到500元的工资回了家，尽了一丁点对父母的孝道，并过了一个完美的春节，同时得到通知，2月7日到14日，一周时间内，重庆将举行19场人才招聘会，聘用岗位达到5万个。

又是一个大晴天，温和而又带着一丝寒意的阳光照在身上，踏上一辆开往人才市场的车。不去不知道，一去吓一跳，人，每个角落都是。大约计算了一下，4个平方站了3个人。一共有24500多个平方，那么也就是说当时有490000的人。许多用人单位聘请的都是有文凭、有工作经验的人。很多只能望而却步，靠卖力气生活。

这种种的社会现象让我深感不安，父母靠卖力气挣钱来供我上学，虽然只上了一个大专，但是他们坚信，我们出社会以后一定不回象他们一样，所以对于我们巨大消费，他们从来不说一句话，而他们每天在家里吃咸菜喝米粥。晚上有时候连灯都舍不得开，更别说上街了。而我们回家后却满面笑容迎接我们。所以我不回因为我不别人文凭低而感到低人一等，比文凭不行我就比经验，“天生我才必有用”，带着家人的嘱咐，对未来的报复，对生命的热爱又一次踏上了10日开往北方的列车，结束了我的假期生活，开始接受新的知识，面对新的挑战！

汽车类实习报告 篇3

弹指一挥间，在东工三个月的车间实习已经一去不复返，仿佛昨天一样在我脑海中若隐若现，呼之即来而挥之不去。

在奇瑞车间实习的这段时间里，奇瑞无形中成为了我的启蒙老师，作为一应届毕业生初入社会毫无工作经验可谈，下车间实习了解公司业务自然也就顺理成章。很早以前就听别人说过，毕业以后第一份工作很重要，它可能会影响到你今后的事业方向甚至可以影响到你的人生基调，尽管这种说法可能有点夸张，我认为，既然有这种说法就肯定有它的道理，因为站在马克思主义哲学的角度上来讲这种情况是客观存在的。

这是我的第一份工作，以前除了上学期间的打工生涯外没有再接触过其他的工作，选择汽车行业作为自己的从业标准，一方面出于自己的兴趣爱好，另一方面是基于自己的本土作战战略，虽然汽车行业就目前在我国来说还算景气，但至少已不算什么朝阳产业了，在日本汽车产业已经成了夕阳产业，毕竟国情不同吧。有句话说的好：“既然选择了，就要勇敢的面对。”很清楚地记得生产管理科科长张磊升说过：“你如果没有怀着在奇瑞干三年的想法，趁早不要来。因为你学不到任何东西。”以前就听过来人不止一次地说过，不要经常性地跳槽，跳槽不好。目前，对我来说最重要的就是努力工作，快速准确的融入到奇瑞这个大家庭里，用自己的热情和汗水为自己的人生积累丰富宝贵的经验，以为自己以后的人生打下基础，为以后的需要作为不时之需。

在工厂实习的这段日子里，我先后去了树脂成型车间、焊装车间、

装备制造车间、树脂涂装车间、特种车改制车间以及先后几次的联通大厦本部培训、7月28-29号的拓展训练活动。在这期间，借着此次实习的机会，给我帮助最大的

就是通过奇瑞这个平台，让我有机会认识和接触到许多不同的角色，其中包括普工、同事、保安、领导等。

此次实习，我基本上弄清楚了公司是做什么的，主要做什么产品，对工厂的大体情况有了一定的了解认识。明白了领导安排实习三个月这么长时间实习的用意，因为你只有了解了公司，日后你的工作才可以很好顺利地展开，否则，事半功倍。

在奇瑞的这段时间里，我大致地知道了一辆小汽车是如何生产出来的问题，解决了以前压抑在心底的好奇心，初步对汽车制造业有了一定的认识，对增加我的人生阅历起到了很好的帮助作用。

实习的这段时间我总结了自己的一些感悟：

一、学会遵从上级及公司制度

工厂中有许多的车间，各车间有各自不同的事情、和若干条流水线；在工作中必须做到：1、服从班组长安排，相对应的岗位有关有相对应的人；2、严格按照作业指导书操作；3、严格遵守工厂各项规章制度；4、熟悉公司流程及生产流程；

二、工厂注重团队精神的同时注重培养个人能力

工厂不是个人舞台，在工厂上班是几个部门相辅相成的，所以工厂特别注重团队精神，只有相辅相成，生产线才能正常运转，公司才能正常运转；在培养团队意识的同时公司也注重个人能力，只有个人能力提升了，团队的契合度才会更好、更完美；

三、在工厂上班的优缺点

在生产线（流水线）上作业，因为一个程序分成了若干岗位（工位），所以在操作的过程中就要有高度的契合度，那就需要作业员在作业的时

候提高处事的能力，对人际交流有实质性的帮助；工厂也因个人能力不相同而分配各不相同的工作，从而培养了个人的办事能力；能有效的发挥自己的长处，同时弥补自己的不足；不足之处就是工人被流水线束缚，压力大等；

四、工作体会

在东工实习的这段时间里，让我明白了两个道理：

- 1、做任何工作都要积极、认真负责、做就要做好；
- 2、要不怕辛苦、不怕困难。

###

##年##月##日

汽车类实习报告 篇4

一、实习目的

20xx年8月28日到20xx年9月3日，我们车辆工程专业在五位教师的带领下前往河北定州长安汽车厂进行了为期6天的实习。认识实习是学习与生产实际相结合的重要实践性环节。在认识实习过程中，我们细致的参观了长安汽车厂各个车间和生产环节，对汽车的设计研发制造有了全新的认识。通过这次实习，培养了我们观察问题、解决问题的能力和向生产实际学习的能力，同时培养了我们的团结合作精神，树立了我们的群体意识，即个人智慧只有在融入集体之中才能最大程度地发挥作用。通过认识实习，对我们巩

固和加深所学理论知识，培养我们的独立工作能力和加强劳动观点起了重要作用。

河北长安汽车有限公司成立于20xx年7月8日，是长安汽车实施“北上战略”的重要窗口企业，公司连续多年荣获“全国重质量，守信誉诚信联盟单位”、“河北省诚信企业”、“河北省文明单位”等荣誉称号。从成立至今，河北长安已累计产销汽车突破100万辆，是河北省产销量最大的整车生产企业，微型货车市场占有率多年雄居全国第一，对当地制造业、服务业起到了重要拉动作用。

9月6日，我们又去了太原长安重型汽车有限公司，太原长安重型汽车有限公司（原为太原南方重型汽车有限公司，20xx年10月份更为现名），是中国长安汽车集团股份有限公司于20xx年在重组山西省汽车工业集团有限责任公司的基础上设立的全资子公司，集研发、生产和销售于一体，主要产品为各类自卸车、牵引车、公路运输车、燃气车、专用车等。新基地座落于太原市经济技术开发区最南端，总占地面积750亩，是山西最大的商用车生产基地。

太原长安重型汽车有限公司设备先进，四大工艺布局齐全，拥有目前国内较大规模的重车总装车间。全部使用智能化、信息化管理，全线产能达5万台。

长安重汽拥有与清华大学联合设立的北京研发中心和位于太原的省级研发中心，已顺利通过国家ISO9001-

20xx质量体系认证，营销网络遍布全国，并已实现了多个国家的出口。

二、实习内容

1、安全教育。29号上午，实习开始时，长安公司委派专业人士对我们进行了安全教育，讲解了安全问题的重要性和在实习中所要遇到的种种危

险和潜在的危险等等。通过安全教育，我们知道了要正确地按客观规律办事，严格执行安全操作规程，认识和掌握不安全，并及时发现和消除隐患，把事故消灭在萌芽状态，保证安全生产。

2、总装车间实习。从当天下午开始，我们正式开始了车间实习过程。我们组被分到总装二车间，这个车间是长安集团比较先进的一个车间，生产过程基本实现了自动化。进入总装车间，首先的印象是这个厂房很大，一切生产设施布置得很合理，没有想象中生产厂房的杂乱无章，相当干净。据师傅介绍，这个车间有两万多平方米，现在在流水线上等待加工的是长安新研发的微型客车——长安星光4500。车间流水节拍为90至150秒。没来之前，我想象中整条装配线是直线形的，拉得很长，从头走到尾要花很长时间。而实际上，车间生产线是折叠起来的。这样一来，从车间一个地方到车间任何一个地方都相对比较短，发现问题能够得到及时反映。车间运输通道比较多，东西方向四条，南北方向两条，零部件运输方便快捷，杜绝了交通堵塞的现象。

车间的每条线上分类摆放的装配件整齐而科学。装配件离装配车位的距离既能节约来回拿件的时间，又不会妨碍工人在车辆周围工作。车间地面很少能看到垃圾，每天早晚清洁和拖地，这不仅给人带来一种清爽的感觉，同时也减少了空气的浮沉量，对一线员工的健康是有利的。

我们组共四十余人，每5人一组分组后跟班到车间内暂时有空的各生产段长。我们的段长是一个年轻的小伙子，他给我们详细介绍了车间内各个工位的工作。整个车间被分为总装车间的布局从头至尾分别是内饰工段、

综合工段、底盘工段、发动机工段和检测工段。其中发动机工段最终汇入底盘工段，而底盘工段和内饰工段最终汇入综合工段。

内饰工段，汽车的内饰是要被装配到车身上的，内饰是一切的基础，那么内饰开始的地方必须离车身的来源非常近。而内饰工段的开始处正好安排在涂装车 2

间的出口处。这个工段主要完成了车锁、车门开关、内壁、内顶盖、迎风玻璃等的安装。

综合工段，任务是把汽车底盘和车身装配成整车，那么综合开始的地方必须同时离内饰工段和底盘工段的末尾最近。而综合工段的开始处正好安排在内饰工段与底盘工段的会聚处。这个工段上完成了中控仪表台以及制动油泵等零部件的安装。

底盘工段最重要的是发动机工段，发动机和变速箱的重量是比较大的，这个工段自动化的程度比较高，工人将安装好的发动机和离合器总成用机械吊手放置到一台全自动的小车上，这台小车依靠路面铺设的磁性轨道实现自动行驶，到预定安装地点后小车将发动机总成举起，位置恰好为车辆悬停处，工人只需在此处将总成固定即可，不用费神费力，也实现了较为精确的安装。此外还安装了前后制动器，变速器、油箱、消声器等。

检测工段，车辆已经安装成型，经过一轮质量检查后开始安装前保险杠和汽车电瓶。到轮胎总成安装区，车体放下到循环地板，开始安装侧窗、全车座椅，最后加注各种车用液体，调整车门及各部件间隙。而后质检员开始了针对车辆各部件是否安装到位，车身喷漆是否有划痕，车灯仪表是否能按需工作的各项检查。随后车辆接受淋水检测，以检查车窗有无漏水情况。最后车辆由厂里专门验车员开到车辆检测场地，车辆在S路，起伏路，坡道等各种复杂路况接受全面检验。

3、CPS学习。1号下午，我们在总装二车间学习室学习了长安生产系统（Changan Production System，简称CPS）的相关知识。CPS是将长安公司与生产管理相关的若干子系统进行资源集成化、管理IT化、考核规范化的一种推进及整改活动。其内涵是将ERP等IT系统作为支撑手段，采用小组化工作方式，通过建立一套覆盖生产经营管理全过程的基础管理体系和科学有效的绩效考核指标体系，把与生产管理系统相关的各种资源（人、机、料、流程、标准、制度）和各个环节（开发、质量、物流、销售、售后）进行系统地集成，在生产管理中全面、全程地贯彻精益管理的思想，最大程度地消除一切浪费，以最好的质量、最低的成本、最短的时间提供市场最需要的产品。

CPS同时是一种先进的企业管理文化体系。首先它体现了对整个企业生产经营活动进行精益化管理的思想；其次体现了对生产经营管理的物质文明和企业文化建设的精神文明活动相结合的思想；最后它充分体现了事前预防、事中控制和事后分析的全过程控制的思想。CPS作为一种管理学理论，融合了丰田的JIT思想，实在博大精深，一时我们还是无法理解其要旨，但最重要的一点，就是消除浪费，这是我们机械学科中最需要重视的一点。

而车身等薄板金属材料的焊接大部分是使用点焊，不过同时还使用了氩弧焊或混合气体保护焊。

由于电焊过程较为危险，焊装车间采取了很多安全措施，带队师傅给我们介绍了一台红外线测控仪，在焊装进行时，工人师傅在流水线外，依靠各种点焊或喷焊工具完成工作，一旦身体进入危险区域，就会遮挡红外

线的传输，此时红外检测设备动作，电焊工具停止工作，保障工人的生命安全。由于时间也不甚充足，又加上停工的关系，我们对焊装车间的认识较少，算是长安之行的一个遗憾。

5、长安重汽实习过程。9月7号上午，我们又在教师的带领下去了位于太原高新开发区的长安重汽，与定州的长安商用不同，这里生产的是用于运输货物的重型卡车。这样一来，所有的生产设备与长安商用相比都大了不止一倍。进入生产车间，可以看到，由于车辆体积和重量的成倍增长，流水线的布置和之前的也不太一样。首先来说，车辆不能悬空在那么高的位置，否则工人加工不方便，也会把较多的能量浪费在车辆的升降上。

车辆的较大体积还带来一个问题，车辆的几根轴不能从底部向上安装，于是我们看到，车辆在安装车轴的这个工位之前一直是倒着的，待车轴安装完毕后，再将车翻到正面，进行下一步的工作。轮胎的安装也有很大变化，重量很大的轮胎经自动运输机运至安装工位，工人用机械夹具将轮胎定位后用机器旋装螺丝固定。

从总装车间出来后，我们到了涂装车间，这个车间面积也较大，涂装车间最重要的设备是中间相互连接的大池子，从涂料池顶部的走过，可以看到操控涂料池的各种电器设备，而各涂料池里有不同颜色的水，据介绍，每次车的每次喷涂都用不同的化学制剂，所以涂料颜色五花八门，但這些化学制剂确实没有刺鼻的味道，看来现在的涂料已经不像我们过去想象中那么落后了。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要
下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/305011334113011340>