

2022 年交通高职院校汽车专业学生技能大赛理论考试题库及答案（共 260 题）

判断题（对的打√ 错的划×）

1. 汽油泵的泵油量缺乏会影响发动机的加速性能（√）
2. 高压线插孔漏电不会影响发动机的加速性能（√）
3. 配气正时不准可能会影响发动机的动力性能（√）
4. 汽油泵的泵油量缺乏不会影响发动机的起动性能（×）
5. 高压线插孔漏电可能会影响发动机的加速性能（√）
6. 节气门位置传感器不良，不一定会造成加载时发动机转速下降（√）
7. 点火系性能不良，会造成加载时发动机转速下降（√）
8. 点火系性能不良，会造成加载时发动机转速下降（√）
9. 节气门位置传感器不良，一般不会造成加载时发动机转速下降（×）
10. 电动燃油泵性能不良，会造成加载时发动机转速下降（√）
11. 方波的占空比为 0.5（√）
12. 数字电路中用“1”和“0”分别表现两种状态，二者无大小之分。（√）
13. 因为逻辑表白式 $A+B+AB=A+B$ 成立，所以 $AB=0$ 成立。（×）
14. 占空比的公式为： $q = t_w / T$ ，则周期 T 越大占空比 q 越小。（×）

15.RAM 中的信息，当电源断掉后又接通，则原存的信息不会改变。（ × ）

16.轴的结构应该便于加工，且尽量减少应力集中。（ √ ）

17.键的功用是使齿轮实现轴向移动。（ × ）

18.圆锥销标注中的直径是指小端直径。（ √ ）

19.轴瓦做成双金属结构是为了节省贵重金属。（ × ）

20.齿轮传动所传递的功率范围较大。（ √ ）

21.广本车 F22B 发动机上装置的 VTEC 系统具有调节配气相位和气门升程的功能。（ √ ）

22.广本车 F22B 发动机上装置的 VTEC 系统具有调节凸轮轴转角的功能。（ × ）

23.丰田汽车上装置的 VVT-i 系统具有调节配气相位和气门升程的功能（ × ）

24.丰田汽车上的双 VVT-i 系统具有调进排气凸轮轴转角的功能。（ √ ）

25.丰田汽车上的装置的 VVT-i 系统具有直接调节进排气门升程的功能。（ × ）

26.液力变矩器主要由泵轮、涡轮和导轮组成。（ √ ）

27.液力变矩器主要由泵轮、涡轮、锁止机构组成。(×)

28.液力变矩器主要由泵轮、涡轮和叶轮组成。(×)

29.液力式自动变速器的换档信号装置由节气门阀和调速器组成。
(√)

30.自动变速器的档位主要由手动阀和换档阀的位置决定。(√)

31.行星齿轮机构按组合形式可分为辛普森式和定轴式。(×)

自动变速器中的电磁阀可分成开关式和线性脉冲式，后者可通过占空比改变来调节油压。(√)

32.自动变速器的相邻两档的升档车速要大于降档车速。(×)

33.检查自动变速器液面高度时，发动机应处于熄火状态。(×)

34.装用自动变速器的车辆只能在P、N 位时才干起动发动机。(√)

35.在“O/D OFF”指示灯熄灭状态下，自动变速器才可能升至超速档。(√)

36.CVT 是指一种能连续换档的机械式无级传动装置。(√)

37.一种能连续换档的机械式无级传动装置，文缩写为 VVT 。
(×)

38.电子控制的 CVT 系统的主要信号有发动机转速、车速、节气门开度、换档控制信号等。(√)

39.电子控制的 CVT 系统的主要信号有发动机转速、车速、轮速

和换档控制信号等。(×)

40.一种能连续换档的机械式无级传动装置,其英文缩写为。(√)

41.电子控制的 CVT 传动系统的主要控制信号是节气门的开度和车速。(√)

42.电子控制的 CVT 传动系统的主要控制信号是空气的流量和水温。(×)

43.一种能连续换档的机械式无级传动装置,其英文缩写为 AT 。
(×)

44.一种能连续换档的机械式无级传动装置,其英文缩写为 CVT 。
(√)

45.电子控制的 CVT 传动系统在要增大扭矩时,其传动带轮的变更是主动带轮的直径变小,从动带轮的直径变大。(√)

46.电子控制的 CVT 传动系统在要降档时,其传动带轮的变更是主动带轮的直径变小,从动带轮的直径变大。(√)

47.电子控制的 CVT 传动系统在要升档时,其传动带轮的变更是主动带轮的直径变小,从动带轮的直径变大。(×)

48.采取循环式制动压力调节器时,其制动压力油路和控制压力油路相通。(√)

49.发动机发动后,ABS 警报灯应在几秒后熄灭,并在 ABS 工作

时闪烁。(×)

50.ABS 系统发生故障后,系统将停止工作,并使惯例制动效果下降。(×)

51.霍尔式车轮转速传感器可以测其阻值,以判断好坏。(×)

52.按低选原则进行一同控制时,附着力较小的车轮易抱死。(√)

53.ABS 工作时会使趋于抱死车轮的制动管路压力循环经过增压、降压、保压三个过程。(×)

54.ABS 工作时会使趋于抱死车轮的制动管路压力循环经过降压、保压和增压三个过程。(√)

55.TCS 工作时会使趋于抱死车轮的制动管路压力循环经过增压、保压、降压三个过程 (×)

56.ABS 系统的主要信号是轮速传感器 (√)。

57.电控动力转向装置可以在高速时使转向助力减小,以保障车辆高速行驶的稳定性 (√)

58.若前轮抱死,则汽车的转向把持性能将丧失。(√)

59.汽车直线行驶时,转向助力系统不会发生助力作用 (√)

60.汽车转向时,转弯半径越小,转向助力越小。(×)

61.汽车行驶速度越高,转向时电控转向助力系统发生的助力越大。

(×)

62.汽车行驶速度越高,转向时电控转向助力系统发生的助力越大

(×)

63.汽车行驶速度越低,转向时电控转向助力系统发生的助力越小。

(×)

64.汽车四轮转向系统中,高速时前后轮的偏转方向相同,低速时前后轮的偏转方向相反 (√)

65.电控动力转向装置可以在高速时使转向助力减小,以保障车辆高速行驶的稳定性 (√)

66.电子控制的悬架系统分为半主动悬架和全主动悬架两种。(√)

67.半主动悬架电子控制的悬架其工作原理是根据车身振动的加速度来改变其悬架的阻尼系数。(√)

68.主动悬架系统在汽车起步时,悬架的刚度和阻尼都应该增大,以防止车身的俯仰。(√)

69.主动悬架的传感器主要有车身位移传感器、方向盘转角传感器、轮速传感器和节气门开度传感器等。(√)

70.主动悬架的传感器主要有车身位移传感器、方向盘转角传感器、车速传感器和节气门开度传感器和轮速传感器等。(×)

71.电子控制的主动悬架系统在汽车转向时要提高悬架刚度以保障汽车行驶的稳定性。(√)

72.电子控制的主动悬架系统在汽车起步时要提高悬架刚度以保障汽车行驶的稳定性。(√)

73.电子控制的主动悬架系统在汽车制动时要提高悬架刚度以保

障汽车行驶的稳定性。(√)

74.电子控制的主动悬架系统在提高悬架刚度时是向气室中充气。
(√)

75.电子控制的主动悬架系统在提高悬架刚度时是气室向外放气。
(×)

76.BENZ141 车保险气囊系统没有碰撞传感器，用保险带上的带扣开关检测碰撞强度。(√)

77.保险气囊系统中大多数气体发生器发生的气体是氨气。(×)

78.智能 SRS 系统比传统 SRS 系统多装置了多普勒雷达探测器、红外线乘员探测器两个传感器。(√)

79.大多数 SRS 系统连接器的颜色为红色。(×)

80.智能 SRS 系统比传统 SRS 系统多装置了多普勒雷达探测器和红外线乘员探测器两个传感器。(√)

81.智能 SRS 系统比传统 SRS 系统多装置了雷达探测器和红外线乘员探测器两个传感器。(√)

82.BENZ141 车保险气囊系统没有碰撞传感器，用保险带上带扣开关检测碰撞强度。(√)

83.没有引爆过的 SRS 部分零件可以被二次利用。(×)

84.未引爆过的保险气囊报废后必需用专用工具引爆，然后就可以随便处理了。(√)

85.在检测丰田车系 SRS 系统前要将蓄电池负极拆下 20S 以上，主要是让备用电源彻底放电，防止操作过程中导致保险气囊误引爆。
(√)

86.大多数 SRS 系统连接器的颜色为黄色。(√)

87.在诊断丰田车系保险气囊系统时，如发现 KOEO ，指示灯常亮，

而短接TC—E1时指示灯连续闪烁,则其可能是由于蓄电池电压过低。
(√)

88.微机控制的空调系统常见的传感器有车内温度传感器、车外温度器、太阳辐射传感器、蒸发器温度传感器、水温传感器、温度设定电阻等。(√)

89.电控空调的控制内容有鼓风机转速控制、温度控制、进气门控制、压缩机控制、模式门控制。(√)

90.在电控空调系统中模式门自动控制中,模式一般只有三种位置,即吹脸、吹脚和吹全身。(√)

91.电控空调系统常采取的是空气混合式配风方式。(√)

92.太阳辐射传感器常采取的是负温度系数的热敏电阻式的传感器。(×)

93.一般来说,对自动空调,室内温度与设定温度之差越大,鼓风机转速越高。(√)

94.一般来说,对自动空调,室内温度与设定温度之差越大,鼓风机转速越低。(×)

95.太阳辐射传感器常采取的是正温度系数的热敏电阻式的传感器。(√)

96.测试系统由变换及丈量装置、记录与显示装置和实验结果的分析处理装置等组成。(√)

97.驱动型车速表实验台由速度丈量装置、速度指示装置、速度报警装置和驱动装置等组成。(√)

98.普通型车速表实验台由速度丈量装置、速度指示装置、速度报

警装置和驱动装置等组成。(×)

99.车速表实验台主要用于车身表的误差检查是保险检测的必备工程。(√)

100. 城市用机动车喇叭噪声级在距车前 2m，离地面高 1.2m 处应为 90~115dB。(×)

101. 四灯制前照灯其远光单光束灯在屏幕上的调整，要求光束中心离地高度 0.85H~0.90H 水平位置要求左灯向左偏不得大 100mm；向右偏不得大 170mm。右灯向左或向右偏不得大于 170mm。(√)

102. 制动力平衡要求：在制动力增长全过程中同时测得的左右轮制动力差的最大值，与全过程中测得的该轴左右轮最大制动力中大者之比，对前轴不应大于 20%，对后轴不应大于 24%。(√)

103. 发动机应动力性能良好，运转平稳，怠速稳定，无异响，机油压力正常。发动机功率不允许小于标牌（或产品使用说明书）表明的发动机功率的 75%。(√)

104. 一检测站在检测车辆侧滑时，甲车：内侧滑，侧滑量=7m/Km。车辆侧滑检测合格(×)

105. 检测制动力要求制动力总和与整车重量的百分比是：空载时 $\geq 60\%$ ，满载时 $\geq 50\%$ 。(√)

106. 未引爆过的保险气囊报废后必需用专用工具引爆，然后就可以随便处理了。(×)

107. 没有引爆过的SRS 部分零件可以被二次利用。(×)

108. ABS 系统发生故障后，系统将停止工作，并使惯例制动效果下降。(×)

109. 发动机发动后, ABS 警报灯应在几秒后熄灭, 并在 ABS 工作时闪烁。 (√)

110. 电子控制的CVT 传动系统在要升档时, 其传动带轮的变更是主动带轮的直径变小, 从动带轮的直径变大。 (×)

111. 电子控制的 CVT 传动系统在要降档时, 其传动带轮的变更是主动带轮的直径变小, 从动带轮的直径变大。 (√)

112. 电子控制的CVT 传动系统在要增大扭矩时, 其传动带轮的变更是主动带轮的直径变小, 从动带轮的直径变大。 (√)

113. 电子控制的 CVT 传动系统的主要控制信号是空气的流量和水温。 (×)

114. 所谓线控技术, 就是用电子信息的传送取代过去由机械的、液压的或气动的系统连接的传动部分, 如换挡连杆、节气门拉线、转向传动机构及制动油路系统等。(√)

115. 车载网络系统大多数通信协议都是专用的, 因此, 维修诊断时需要专门的软件。(√)

116. 为了防止外界电磁干扰和数据传输时对外辐射, CAN-BUS 数据总线采取了 2 条数据线绕在一起的方式。(√)

117. 铸造圆角一般取壁厚的 0.1~0.2倍 (×)

118. 主视图选择的原则有加工位置原则、工作位置原则、形状

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/956220031053010233>