

<<汽车车载网络维修教程>>

图书基本信息

书名：<<汽车车载网络维修教程>>

13位ISBN编号：9787111232421

10位ISBN编号：7111232429

出版时间：2008-2

出版时间：机械工业出版社

作者：谭本忠 编

页数：182

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<汽车车载网络维修教程>>

内容概要

《汽车车载网络维修教程》讲述了车载网络的基础知识及车载CAN—BUS网络传输系统、车载多媒体网络传输系统和车载多路传输系统的原理与检修。

将复杂的车载网络原理、车载网络故障的诊断与排除方法介绍给大家，让更多的维修工掌握检修车载网络系统的方法。

《汽车车载网络维修教程》可作为广大汽车维修工的自学教程，同时也可以作为各汽车院校车载网络原理与维修课程的通用教材。

<<汽车车载网络维修教程>>

作者简介

广州市凌凯汽车技术开发有限公司，是一家专注于汽车职业教学与职业培训服务领域的新兴企业。企业集教研、专业图书编写和销售三位一体，将汽车资料编写作为主攻方向，以市场需求为导向，以客户要求为宗旨，全力打造符合中国汽车维修职业教学特色的技术培训与技术资料品牌，为汽车专业教学与职业培训的企事业单位和公司提供上乘的技术、优质的产品和称心的服务。

公司下设主要部门有：汽车技术资料编辑部、市场拓展部及遍布全国二十多个省市的直营超市。全公司拥有上百名专业讲师、专职编辑、汽修技师和工程开发人员。公司主营汽车维修资料图书、教材、教学软件的编写和编制，以及汽车故障诊断仪器的销售，服务网络遍布全国各大省市，提供优良及时地售后服务与技术支持。

依托公司在教学设备开发和教学资料编辑上的优势，经广州市劳动和社会保障局批准，公司还创建了广州市凌凯汽车职业培训学校。

这是一所集研发与职业培训为一体的新型汽车职业培训学校，学校地处广州市萝岗区，毗邻科学城，交通方便。

学校拥有一批高素质的专职专业教师，教学管理严格，教学设施完善。

学校本着“面向市场需求，培养实用人才”的办学理念，注重职业道德教育，切实保障培训质量。

学校以“模块化一体式流程教学”为特色，学员按需择学，老师因材施教，注重专业基础知识的教育，注重专业技能的培养，致力于提高学生的综合素质以及动手能力。

经过几年的发展，学校已形成教学研究、培训学习和毕业推荐为一体的格局。

广州市凌凯汽车技术开发有限公司愿与各行业精英、技苑新星以及新时代的汽车维修职院、培训中心携手合作，一起开创汽车专业教学与汽车职业培训的全新局面。

<<汽车车载网络维修教程>>

书籍目录

前言第一篇 车载网络通信系统基础第一章 车载网络通信基础知识第一节 车载网络发展简史第二节 常用基本术语第三节 汽车对通信网络的要求及应用第二章 车载网络通信协议第一节 通信协议第二节 车载网络协议标准第二篇 车载CAN - BUS网络传输系统第三章 CAN-BUS网络技术第一节 局部连接网CAN第二节 局部连接网LIN第四章 丰田轿车CAN - BUS网络第一节 丰田皇冠轿车CAN - BUS技术第二节 丰田凯美瑞轿车CAN - BUS技术第五章 大众轿车CAN-BUS网络第一节 大众速腾轿车CAN - BUS技术第二节 大众波罗轿车CAN - BUS技术第三节 大众轿车CAN - BUS故障维修案例第六章 奔驰CAN-BUS故障维修第一节 奔驰\$600 ASR故障灯亮、加速不良故障的维修经验第二节 故障维修案例第七章 宝马轿车CAN - BUS网络第八章 奇瑞轿车CAN-BUS网络第三篇 车载多媒体网络传输系统第九章 车载多媒体网络技术第一节 光纤数据总线 (MOST) 第二节 无线式数据总线 (Bluetooth™) 第三节 2003款奥迪A8 MOST网络传输系统第四篇 车载多路传输系统第十章 车载多路传输系统结构第一节 多路传输系统的组成第二节 多路传输系统的通信协议标准第十一章 毕加索多路传输 (VAN) 系统第一节 VAN网络技术第二节 VAN网络故障第十二章 本田新雅阁多路集中控制 (MICS) 系统第一节 MICS网络技术第二节 MICS网络故障检修及自诊断第三节 MICS网络故障维修案例第十三章 三菱新款帕杰罗多路传输 (SWS) 系统第一节 SWS网络功能介绍第二节 SWS网络功能设定方法第十四章 日产A32多路传输 (IVMS) 系统第一节 IVMS网络简介第二节 IVMS故障诊断

<<汽车车载网络维修教程>>

章节摘录

第一章 车载网络通信基础知识 第一节 车载网络发展简史 从1980年起,汽车内开始装用网络。

1983年,丰田公司在世纪牌汽车上最早采用了光缆的车门控制系统,实现了多个节点的连接通信。此系统采用了集中控制方法,车身ECU对各车门的门锁、电动玻璃窗进行控制。这是早期在汽车上采用的光缆系统,此后,在较长的一段时间里,其他公司并没有采用这种光缆系统。

1986—1989年间,在车身系统上装用了铜线的网络。1987年,作为集中控制系统,日产公司的车门相关系统、GM公司的车灯控制系统已经处于批量生产的阶段。

虽说这时的一些系统已经达到了可以正式生产的阶段,但是在这个时期出现了非常重要的事情:德国的Robert Bosch公司提出了汽车车载局域网(LAN)的基本协议,此协议为众所周知的控制器局域网(Controller Area Network),简称CAN。

目前应用最广的就是CAN。

接着,美国汽车工程师学会(SAE)提出了J1850。此后,日本也提出了各种各样的网络方案,并且丰田、日产、三菱、本田及马自达公司都已经处于批量生产的阶段,但没有统一为以车身系统为主的控制方式。

而在其他国家,特别是欧洲的厂家则采用CAN,同时发表文章介绍采用大型CAN网络的车型。由于他们在控制系统上都可以采用CAN,从而充分地证明了CAN在此领域内的先进性。

在美国,通过采用SAE J1850普及了数据共享系统,在SAE中也通过了CAN的标准,明确地表示将转向CAN协议。

随着汽车技术的发展,欧洲又以与CAN协议不同的思路提出了控制系统的新协议TTP(Time Triggered Protocol),并在x-by-wire系统上开始应用。

在此对x-by-wire适当加以说明。

对飞机的控制系统来说,有一词组为Fly.by.wire系统,直译为靠电线飞行的系统,实际上它表示飞机的工作方式,或者说是控制方式,即将飞行员的操纵、操作命令转换成电信号,利用计算机控制飞机的工作方式。

将这种操作方式引入到汽车上,则出现了Drive.by.wire系统,直译为靠电线行驶的系统,在汽车上类似的系统还有Steering.by.wire系统、Brake.by.wire系统,就将这些系统统称为x.by.wire系统。

<<汽车车载网络维修教程>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>