

<<汽车电气设备构造与维修>>

图书基本信息

书名：<<汽车电气设备构造与维修>>

13位ISBN编号：9787114084133

10位ISBN编号：7114084137

出版时间：2005-10

出版时间：人民交通

作者：周建平

页数：403

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>

<<汽车电气设备构造与维修>>

前言

为贯彻《国务院关于大力推进职业教育改革与发展的决定》以及教育部等六部委《关于实施职业院校制造业和现代服务业技能型紧缺人才培养培训工程的通知》精神，全面实施《2003_2007年教育振兴行动计划》中提出的“职业教育与培训创新工程”，积极推进课程改革和教材建设，为职业教育教学和培训提供更加丰富、多样和实用的教材，更好地满足职业教育改革与发展的需要，交通职业教育教学指导委员会汽车运用与维修学科委员会组织全国交通职业技术学院的专业教师，按照教育部颁布的《汽车运用与维修专业领域技能型紧缺人才培养培训指导方案》的要求，紧密结合目前汽车维修行业实际需求，编写了高等职业教育规划教材，供高等职业院校汽车运用技术专业教学使用。

本系列教材符合国家对技能型紧缺人才培养培训工作的要求，注重以就业为导向，以能力为本位，面向市场、面向社会，为经济结构调整和科技进步服务的原则，体现了职业教育的特色，满足了汽车运用技术领域高素质专业实用人才培养的需要。

本系列教材在组织编写过程中，认真总结了全国交通职业院校多年来的专业教学经验，注意吸收发达国家先进的职教理念和方法，形成了以下特色：1.专业培养目标设计基本指导思想是以行业关键技术操作岗位和技术管理岗位的岗位能力要求为核心，确定专业知识和能力培养目标，对实际现场操作能力要求达到中级技术工人水平，在系统专业知识方面要求达到高级技师水平，并为毕业生在其职业生涯中能顺利进入汽车运用工程师行业奠定良好发展基础；2.全套教材以《汽车文化》、《汽车专业英语》、《汽车电工与电子基础》、《汽车机械基础》、《汽车发动机构造与维修》、《汽车底盘构造与维修》、《汽车电气设备构造与维修》、《汽车维修质量检验》八门课程搭建专业基本能力平台，以若干专门化适应各地各校的实际需求；3.打破了教材传统的章节体例，以专项能力培养为单元确定知识目标和能力目标，使培养过程实现“知行合一”。

<<汽车电气设备构造与维修>>

内容概要

《汽车电气设备构造与维修（第2版）》是高等职业教育汽车运用技术专业规划教材，也是汽车运用与维修专业技能型紧缺人才培养培训教材，由交通职业教育教学指导委员会汽车运用与维修学科委员会根据教育部颁布的《汽车运用与维修专业技能型紧缺人才培养培训指导方案》以及交通行业职业技能规范和技术工人等级标准组织编写而成。

《汽车电气设备构造与维修（第2版）》内容主要包括电源系统、汽车电动系统、汽车灯系、汽车仪表和报警系统、汽车电子控制系统、空调系统、汽车音响和汽车导航系统、全车电路等八个单元。

《汽车电气设备构造与维修（第2版）》可供高等职业院校汽车运用技术专业教学使用，也可作为相关行业岗位培训或自学用书，同时可供汽车维修人员学习参考。

<<汽车电气设备构造与维修>>

书籍目录

总论1 汽车电气设备的发展概况2 汽车电气设备的组成3 汽车电气设备的特点4 本课程的性质、任务和重要性5 本课程的学习方法和考核方法思考与练习
单元一 电源系统1 电源系统概述2 汽车蓄电池3 汽车交流发电机4 电压调节器5 电源系统电路思考与练习
单元二 汽车电动系统1 汽车起动系统2 电动车窗3 中控门锁4 电动座椅5 电动后视镜6 风窗刮水器及洗涤装置思考与练习
单元三 汽车灯系1 汽车灯系的组成2 前照灯3 其他照明和信号灯4 汽车灯系的故障检修思考与练习
单元四 汽车仪表和报警系统1 概述2 仪表及计量表3 警报指示灯4 仪表故障诊断思考与练习
单元五 汽车电子控制系统1 发动机电子控制系统2 传动系电子控制系统3 制动系电子控制系统4 转向系电子控制系统5 行驶系电子控制系统6 汽车安全气囊电子控制系统7 汽车防盗系统思考与练习
单元六 空调系统1 概述2 空调的基本知识3 暖风系统4 制冷系统5 空调的调节系统6 通风系统7 空气净化系统8 空调控制系统9 空调系统的维护10 空调系统的故障诊断思考与练习
单元七 汽车音响和汽车导航系统1 汽车音响2 汽车导航系统思考与练习
单元八 全车电路1 电路图的表示方法2 电路图所包含的内容3 全车电路图实例4 利用电路图排除故障思考与练习

<<汽车电气设备构造与维修>>

章节摘录

当小齿轮和飞轮齿圈完全啮合以后，如图2.16所示，与活动铁芯连在一起的接触片向右运动，和端子30及端子C接触，从而接通了主开关，通过起动机器的电流增大，电动机的转速升高。

而电枢轴上的螺纹使小齿轮和飞轮齿圈更加牢固的啮合。

此时，吸引线圈两端的电压相等，所以无电流通过。

保持线圈产生的磁场力使活动铁芯保持在原位不动。

此时的电流方向分别为：蓄电池“+” 点火开关启动开关 端子 50保持线圈 搭铁；蓄电池“+” 端子30接触片 端子c 励磁线圈 电枢绕组 搭铁。

发动机起动以后，点火开关会从“START”挡回到“ON”挡，从而切断了端子50上的电压。

这时，接触片和端子30及端子C仍保持接触。

如图2-17所示，电路中的电流为：蓄电池“+” 端子30 接触片 端子C 吸引线圈 保持线圈 搭铁。

同时，电流还经过端子C 励磁线圈—电枢—搭铁。

由于此时吸引线圈和保持线圈的电流方向相反，产生的磁场力相互抵消，在复位弹簧的作用下，活动铁芯向左运动，使得小齿轮与飞轮齿圈脱离，同时，接触片和两个端子断开，切断电动机中的电流，整个起动过程结束。

(2) 普通桑塔纳乘用车的起动控制电路桑塔纳乘用车采用QDI225型起动机，起动系的控制电路采用无起动继电器的起动电路，如图2.18所示，在其控制电路中，点火开关端子30接电源，由红/黑色导线从点火开关上端子50送至中央线路板B8结点，再通过中央线路板C18结点，引到起动机电磁开关端子50。

用黑色导线连接蓄电池正极与起动机端子30。

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>