# 汽车工程专业英文简历模板汽车工程专业简历简短(二篇)

来源：网络 作者：清香如梦 更新时间：2024-06-09

*汽车工程专业英文简历模板汽车工程专业简历简短一在冷车起动时，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...*

**汽车工程专业英文简历模板汽车工程专业简历简短一**

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。

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。

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、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。

6、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。

7、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。

8、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。

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。

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。

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：通用汽车公司的卡迪拉克（fleetwood）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。

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）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。

3）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。

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。

（2）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。

（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。

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。

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。

**汽车工程专业英文简历模板汽车工程专业简历简短二**

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。

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。

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、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。

6、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。

7、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。

8、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。

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。

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。

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：通用汽车公司的卡迪拉克（fleetwood）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。

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）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。

3）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。

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。

（2）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。

（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。

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。

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。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找