

最新汽车专业实训内容 汽车专业实习的心得体会(大全6篇)

无论是身处学校还是步入社会，大家都尝试过写作吧，借助写作也可以提高我们的语言组织能力。写范文的时候需要注意什么呢？有哪些格式需要注意呢？下面是小编为大家收集的优秀范文，供大家参考借鉴，希望可以帮助到有需要的朋友。

汽车专业实训内容篇一

近年来，汽车专业逐渐成为热门的就业方向。为了更好地提高自己的专业素养和实践能力，我在大学期间选择了参加汽车专业的实习。通过此次实习，我逐渐领悟到了汽车专业的魅力和挑战，也积累了宝贵的实践经验。在这篇文章中，我将分享我在汽车专业实习中的心得体会。

第一段：实习的目的和意义

汽车专业实习是将理论知识应用到实践中的重要途径，能够培养学生的专业能力和实际操作技能。在实习过程中，我们不仅有机会接触到真实的汽车制造过程，还能学习到这个行业中的前沿知识和技术。此外，实习还能增加学生的实践经验，为今后的就业和职业发展奠定坚实的基础。

第二段：实习中的感悟

在汽车制造企业实习的这段时间里，我深刻地感受到了汽车制造行业的严谨和高效。在生产线上，每一个环节都经过精细的规划和操作，任何一个细节的疏忽都可能引发质量问题。同时，我也看到了车辆制造过程中的巨大困难和挑战，从设计到生产，每个环节都需要密切合作和协调配合。这些感悟让我更加明确了自己所学的汽车专业的重要性和复杂性。

第三段：与同行的交流和合作

在实习的过程中，我意识到与同行的交流和合作对于工作的效率和结果具有重要影响。汽车制造是一个团队合作的过程，每个人都有自己的专业知识和经验，只有通过协作才能取得更好的成果。通过与同行的交流，我不仅学到了更多的专业知识，还培养了团队合作的意识和能力。这是实习中最宝贵的收获之一。

第四段：实践中的问题和解决方法

在实习中，我也遇到了一些困难和问题。例如，有时候我会遇到一些我在课堂上没有接触过的技术和设备，不知道如何操作。面对这种情况，我不是选择放弃，而是主动向师傅和同事请教，通过请教和实践不断摸索，逐渐掌握了这些技术和操作方法。这个过程不仅提升了我的专业素养，也增加了我的自信心。

第五段：实习的收获和总结

通过汽车专业的实习，我真正地感受到了理论知识和实践应用的巨大差距。只有通过实践，我们才能全面了解和掌握汽车制造过程的各个环节和细节。此外，实习还为我提供了一个认识自己、认识专业、认识社会的机会，让我更加清楚地知道自己的职业发展方向和努力方向。通过实习，我也认识到了自己的不足之处，比如对某些技术和知识的了解还不够深入，需要不断学习和提高。

总而言之，汽车专业实习是提高专业素养和实践能力的重要途径。通过实习，我们能够更好地了解汽车制造行业，掌握专业知识和技能，并培养团队合作意识和解决问题的能力。汽车专业实习不仅积累了宝贵的实践经验，也为未来的就业和职业发展奠定了坚实的基础。在未来的学习和工作中，我将继续努力提高自己的专业素养和实践能力，并为汽车行业

的发展贡献自己的力量。

汽车专业实训内容篇二

汽车专业志愿者是一群热心肠、富有爱心的人，他们用自己的实际行动，为社会作出了贡献。近年来，随着人们生活水平的提高，汽车行业迅速发展，汽车专业志愿者的工作也变得越来越重要，他们在维护道路交通安全、保障车辆行驶安全、提高驾驶员安全意识等方面扮演着重要的角色。本文将从个人角度出发，分享我在参加汽车专业志愿者活动中的心得体会。

第二段：参加汽车专业志愿者活动的初衷

作为一名汽车专业的学生，我深知自己肩负着责任和使命，这也是我参加汽车专业志愿者活动最初的动力所在。我希望通过参加这一活动，提升自己的安全意识和专业技能，同时也能为社会做出一些自己微不足道的贡献。

第三段：汽车专业志愿者的工作内容

在汽车专业志愿者活动中，我们需要做的事情很多，包括指导交通、维护道路秩序、检查车辆安全状况等。其中，最重要的是提高行车安全意识。在活动期间，我们针对驾驶员存在的一些安全隐患，积极地进行宣传及引导，让他们认识到安全意识的重要性。我们还会对车辆安全状况进行检查，及时发现并报告故障，避免交通事故的发生。

第四段：汽车专业志愿者带给我的体验

通过参加汽车专业志愿者活动，我不仅学到了更多关于汽车安全方面的知识，更体验到了帮助他人的快乐和满足感。当我看到驾驶员遵守交通规则的时候，我觉得自己的努力是有成效的，这使我深刻认识到自己的价值，也激励我更加认真

地学习和工作。

第五段：结语

总之，作为汽车专业志愿者，我们的使命不仅在于维护道路交通秩序，更是要传递安全、负责任的价值观。参与汽车专业志愿者活动，不仅是锻炼自己的机会，同时更是为社会作出贡献的最佳途径。因此，我将继续加入志愿者的行列，为了更美好的明天，我愿意奉献我的力量。

汽车专业实训内容篇三

随着我国汽车产业的迅猛发展，汽车营销与服务专业人员需求量越来越大。汽车营销与服务专业每年为汽车产业输出大量专业性人才，然而该专业目前教学现状并不乐观。存在教学目标与社会需求脱节、理论与实践结合不紧密等问题，因此本文对汽车营销与服务专业理论与实践相结合的教学模式进行研究和探索，为更好的培养社会所需求的专业性汽车销售与服务人才提供新思路。

汽车营销与服务；理论；实践；教学模式

汽车产业是国民经济的支柱性产业，随着我国经济水平和人民生活水平的提高，我国汽车销售量已跃居世界第一。在汽车产业迅猛发展的同时，后市场需求量同比增长，需要大批量的专业性汽车营销与服务专业人才。我国高职院校作为汽车营销与服务专业主要培养基地，其教学模式、内容和水平影响着学生未来就业的效果。本文分析了目前汽车营销与服务专业教学现状，针对现状对汽车营销与服务专业理论与实践相结合的教学模式进行探索。

高职院校的汽车营销与服务专业学制为三年，在教学目标设定方面偏重于理论的学习，因此课时设计、安排常常理论占主导地位。学生缺乏社会实践的机会，同时即使到了最后一

年进行了实习，但由于理论与实践没有密切的联系在一起，导致学生不能将该专业理论知识与实践很好的融汇贯通。社会需求的是可以直接上岗并熟练第一线工作的专业性人才，这也是在世界竞争大背景下越来越多企业的内在要求。然而，学校的教学目标与社会需要的脱节，将导致学生毕业后不能胜任工作岗位的需求，社会竞争力大大降低，就业效果也不容乐观。

（一）人才培养目标的优化

教学机构人才培养目标的设定对于人才的教育和培养起着重要的指导性作用，因此首先要优化人才培养的目标。人才培养目标现在是学校和企业共同制定的。汽车营销与服务专业总体目标为“懂技术、善经营、会服务”。由于传统教学中长期的理论与实践的脱节，导致学生毕业后不知从何做起，交给的任务也不能顺利完成，因此优化目标，就要将其诟病去除，建立理论与实践结合的培养目标，为社会输送可以上岗的优秀人才。为了使毕业生能够成为第一线需要的能做事、会做事的应用型技术人才，需要全方面的对学生进行培养，包括学习能力、实践能力、创造能力、就业能力及创业能力等。引导他们学会学习，学会做人，学会做事。

（二）开展理论与实践相结合的教学模式

理论知识和实践对于学生从事未来职业都是必须的，理论需要实践来体现，实践需要理论来加强。只有衡量好理论与实践以及两者之间的权重，才能顺利将理论与实践相结合。理论知识要以“必需、够用”为度，必须是指该专业毕业生就业所需的汽车构造、汽车服务领域最起码的知识，够用指满足该毕业生就业所需要的知识。汽车营销与服务专业要以知识应用为主线，培养能力为目标，因此实践是必不可少的。开展理论与实践相结合的教学模式，就要避免传统的理论与实践分家上课的现状，需要教师合理安排理论与实践的课程时间，同时教师需要改革教学方法、内容，将理论课与实践

课相互交叉，每个理论知识用实践来体现，这样不仅可以加强学生的记忆和理解，还可以让他们学以致用。改革考核方式，提高实验实训考核成绩在课程中所占的比例，在实训开始时，就明确该实训所应掌握的内容以及考核要求，促使学生在实验和平时注意知识积累和操作技能锻炼。坚持以赛促训，综合实训以比赛的形式开展，并推出以课程核心知识、技能为主线，增设趣味性竞赛，如汽车拆装比赛、汽车文化知识竞赛、汽车营销竞赛等，提高学生综合素质。

（三）建设校内外实训基地、深化校企协同育人

实训基地是保证汽车营销与服务专业实践教学的重要基地，也是学生将理论知识应用到实践上的有利平台。实训基地建设要满足在环境布置、设备配置以及组织机构设立等方面尽可能接近企业或公司4s店的真实场景，努力融合教学、实践技能培训、职业技能鉴定以及社会服务和营销为一体，培养学生全方面的能力。由于汽车企业较多，可以采用深化校企协同育人的策略，让学生定期参与到企业的运作当中，切身体验到实际工作的场景，这对于他们学习目标的设定以及未来职业方向的了解起到良好的促进作用。在深化校企协同育人的同时，可以培养该企业所需要的职工，既可以为企业输送所需人才又可以提高学生的就业率。

（四）聘请具有实践经验的教师进行授课

教师在学生学习过程中起到传道、授业、解惑的作用，因此聘请专业性教师尤为重要。由于目前很多高职院校汽车营销与服务专业的教师往往来自刚刚毕业的大学生，或者已脱离社会实践很久的老教师，他们缺乏社会实践经验，无法为学生提供专业性的指导，更无法将理论与实践结合在一起。要开发项目化教学校本教材，按照“提出问题——实践——理论——实践”的思路，以项目为载体，以任务为驱动来组织教学，培养学生实践和创新能力。因此，需聘请具有实践经验的教师进行授课。实践经验的教师可以来自某企业或者公

司，具有企业理论的同时也从事生产第一线，为学生讲解汽车营销与服务的工作流程、工作要领、注意事项以及如何更好的服务顾客、吸引顾客，完成工作使命等。

汽车产业作为我国国民支柱性产业，在其迅猛发展的同时，后市场需求量同比增长，需要大批量的专业性汽车营销与服务专业人才。然而汽车营销与服务专业教学现状并不乐观，在教学目标设定方面偏重于理论的学习，导致学生不能将该专业理论知识与实践很好的融汇贯通，因此无法很好的与社会需求结合在一起。本文提出汽车营销与服务专业理论与实践相结合的教学模式探索，包括人才培养目标的优化、开展理论与实践相结合的教学模式、建设校内外实训基地、深化校企协同育人以及聘请具有实践经验的教师进行授课等，为培养从事汽车营销与服务专业性应用型人才提供新思路。

[1]曾令全。汽车技术服务与营销专业理实一体化人才培养模式探讨[J]当代职业教育，2012，10：25—27。

[2]夏志华。高职汽车营销与服务专业实践教学改革探析[J]中国市场，2016，14：134—135。

汽车专业实训内容篇四

汽车专业是当今社会最热门的专业之一，在这个快速发展的行业中，实习是学生获取实践经验和提升能力的重要途径。本文将从准备阶段、工作内容、团队合作、交流能力和职业规划等方面，分享我对汽车专业实习的心得体会。

第二段：准备阶段-明确目标并备齐知识

在选择汽车实习公司之前，首先要明确自己的求职目标，并了解各家公司所需的岗位技能和要求。此外，也要做好自己的知识储备，熟悉汽车行业的相关知识和最新技术。在实习前，可以参加一些相关的培训课程或者自学相关教材，以提

高自己的竞争力。

第三段：工作内容-实践操作与学习相结合

在汽车专业实习中，我有机会亲身参与各种车辆的维修和测试，并与相关技术人员进行交流和學習。通过实践操作，我不仅加深了对汽车原理和结构的理解，还提高了自己的实际动手能力。此外，与专业人士的交流和學習，让我更全面地了解了汽车行业的发展趋势和新技术的应用。

第四段：团队合作-互助互利共同成长

在汽车专业实习过程中，我有幸加入了一个高效的团队，每个成员都有着自己的特长和优势。在团队合作中，我们相互帮助，共同完成各项任务。这种团队合作不仅加快了工作进度，也提高了工作质量。通过与团队成员相互配合并分享经验，我学到了很多专业知识和技能，也培养了自己的团队意识和沟通能力。

第五段：交流能力与职业规划-关键因素与长远发展

汽车专业不仅要有优秀的技术能力，还需要有较强的交流能力。在实习过程中，我积极与同事和领导进行交流，不仅可以获得更多的工作机会，还能获得他人的指导和反馈。通过与公司内外的专业人士交流，我了解到了行业的发展动态和职业发展的要求，从而更好地规划了自己的职业道路。

总结：

汽车专业实习是一次宝贵的机会，通过实践操作和与专业人士的交流学习，我不仅提高了自己的专业技能和知识水平，还培养了团队合作和沟通能力。通过这次实习，我对汽车行业有了更深入的了解，并更加明确了自己的职业规划。我相信，通过不断学习和实践，我一定能在汽车行业中取得更大

的成就。

汽车专业实训内容篇五

近年来，随着国家经济的快速发展，人们的生活水平逐渐提高。汽车在人们的生活中也扮演了越来越重要的角色。为了满足人们的出行需求，汽车专业的发展也日新月异。汽车专业志愿者就是为了帮助更多人认识汽车专业、了解汽车行业、掌握汽车知识而服务的一群人。本文将探讨汽车专业志愿者在服务中的心得体会。

第二段：对志愿工作的理解

志愿工作是一种无偿的、自愿的、不具强制性的服务活动。作为汽车专业志愿者，我们首先要深刻理解志愿工作的意义。志愿工作并不是一种单纯的付出，更重要的是通过自己的努力和服务来帮助别人，获得更多人的尊重和信任。志愿服务是一种奉献，需要我们提高自身的素质，全心全意的为别人付出，得到自我提升和成长。

第三段：心得体会之服务态度

汽车专业志愿者的服务对象不仅是爱车之人，更是对汽车行业有需求的人们。在服务过程中，我们要以满足陌生人的需求为己任，做到真正的有爱、有求必应。在与人交流时，要尊重并了解对方需求，做到耐心倾听，积极回应，就能有效地提高服务质量，增强志愿者的服务意识和服务能力。

第四段：心得体会之技能提升

汽车专业知识的广泛性和专业性是有目共睹的。在志愿服务中，志愿者需要熟练掌握汽车常见问题的解决方案，并能够针对个体性需求给出准确的答案。因此，志愿服务不仅仅需要有服务态度，也要能掌握专业技能。志愿者需要在实际工

作中不断学习，持续提升自身技能和素质，才能更好的帮助更多的人。

第五段：心得体会之成长反思

在志愿服务中，我们不仅收获了实际的操作经验和技能提升，更是在服务中成长了自己。我们通过与不同的人交流和合作，有机会学习到一些新的思想和方法。我们的服务质量和态度也会不断地被检验和提高。志愿服务是一次有收获的，也是一次有反思的经历，我们要不断的总结、反思、改进自己的工作方式和理念。

结论：

总而言之，汽车专业志愿者的服务工作是有意义的。它不仅提高了志愿者自身的素质和能力，更为人们的生活带去了便利。志愿服务是一种纯粹的爱心，希望更多的人能加入到这个团队，为人类社会作出更大的贡献。

汽车专业实训内容篇六

本文主要介绍重庆生产的五十铃人货两用车，车辆使用一段时期后，由于车辆密封性和发动机隔热效果明显变差，使制冷剂冷却不充分，从而不能满足制冷的要求。通过采用增加一级冷凝器的方法，弥补了制冷剂冷却不足，同时避免了要通过减少循环流量来达到降低蒸发温度的限制。

随着我国国民经济的迅速发展，国力不断增强，人民生活水平不断提高，对使用的汽车要求也越来越高。不单对汽车技术性能(如动力性、经济性)有更高要求，而且对其使用的舒适性也有新的要求。而提高舒适性的一个重要标志，就是汽车能够提供良好的空调制冷效果，以满足驾驶员舒适性要求。若空调制冷系统效果不佳，则无法为驾驶员提供一个舒适的工作环境。

据驾驶员反映，我单位一辆五十铃nkr人货两用车空调制冷系统，空调制冷不足。接上歧管压力表测试压力，低压侧压力为0.34mpa，高压侧压力为1.72mpa，高低压侧压力均痹积常标准偏高。运行时观察视镜制冷剂流动情况，发现有很多气泡，这反映系统内制冷剂不足，但由于高低压力偏高，说明系统内已混入了大量空气。测试蒸发器温度与压力、冷凝器温度与压力，均已超出正常的范围，若这时不考虑系统压力高，已混入大量空气的故障情况，而直接补充制冷剂，则会使发动机功率消耗增大，系统运行时使压缩机拖死，皮带发热熔断。但不补充制冷剂，系统的制冷剂不足势必造成制冷系统制冷不良。所以应先排除蒸发器和冷凝器温度和压力偏高的故障，然后再补充系统内的制冷剂。

汽车空调制冷系统工作过程是：经压缩机压缩后的高温高压制冷剂蒸汽，从高压管路进入冷凝器冷却后，以液态形式进入贮液干燥过滤器，滤去杂质、除去水分再经膨胀阀节流降压，以雾状进入蒸发器蒸发吸热，通过蒸发器进行热交换，吸收车厢内空气的热量。吸热后的制冷剂变成低压蒸气，被重新吸回压缩机再压缩循环，通过不断循环，吸收车厢内空气的热量而使车厢内降温。如果制冷系统冷凝器冷凝效果不良，制冷剂不能通过其将仍霍气状态冷却成液体状态而降温，则通过膨胀阀的制冷剂将不能很好降压蒸发，而进行吸热。同时也会使蒸发器过热造成热交换效果不佳，令蒸发器吸热量不大，从而不能大量吸收车厢内空气的热量而使车厢的温度降低。所以汽车空调制冷系统的冷凝器和蒸发器这两个产生热交换的中心部件，只有在冷凝温度和蒸发温度处于最佳状态下才产生最高制冷量，否则必定造成车辆空调制冷系统制冷不良。

五十铃nkp人货两用车空调制冷系统选用的是排量为138ml的sd508型压缩机或排量为161ml的sd510型压缩机。原车有一个350mm×450mm的板式冷凝器装在发动机散热器前面。一个a6型蒸发器安装在车厢内。此车经过一段时间使用，当

车厢的密封性和发动机的隔热能力比新车明显下降时，运行空调系统会出现在发动机正常工作状态下制冷剂的温度和压力比原设计标准偏高的情况，从而导致参与制冷循环的制冷剂出现冷凝温度和蒸发温度升高，超出正常的技术范围(正常值：冷凝温度为40~45℃，蒸发温度为-12.5~-5℃)的故障。同时，制冷剂温度升高若接近至冷冻机油闪点时，部分冷冻机油会炭化并集聚在阀门中。这样既增加压缩机冷冻机油的消耗量，又影响阀门的密封性，易使阀门变形损坏，使压缩机充气降低，从而减少制冷剂循环流量。如果部分冷冻机油炭化后窜入制冷系统的膨胀阀内，容易造成膨胀阀堵塞，也会使参与制冷循环的制冷量减少。以上所有这些情况都会使系统运行条件恶化，令空调系统制冷效果显著降低。

解决以上的故障，如果采用从加大冷却空气与冷凝器之间的热传导效果来考虑降低冷凝温度，由于冷凝器安装在发动机散热器的前面，而散热器内的水温较高，虽然车辆前进时，受到空气流冷却，但热量仍能传导到前面的冷凝器上，同时汽车的冷凝器紧靠发动机，散热条件较为恶劣。所以用加大原有冷凝器冷却能力来提高冷凝效果估计提高的幅度有限。

是否可以采用提高膨胀阀节流量来降低蒸发温度呢？

汽车使用的制冷剂是氟利昂r12(f-12)其蒸发温度可达-29.8℃，现在此汽车蒸发温度选取在-5~-4℃(日本最大的轿车空调装置制造商电装“denso”株式会社，把蒸发温度定为-1℃。美国汽车公司“amc”其蒸发温度定为-5~4℃)，相对制冷剂的蒸发温度而言，还有下降空间。然而降低蒸发温度是有一定限制的，不能无限度地降低，因为降低蒸发温度是通过减少循环流量来达到，减少循环流量会使压缩机的性能指标降低，经济指标变差。由于制冷剂流量降低，进入压缩机的制冷剂蒸气比容增大，单位容积制冷量降低，使压缩机的制冷系数下降；而且由于只是蒸发温度降低，而冷凝温度未下降，会令膨胀节流阀前后的压力差增大，压力差过大，单位重量制冷量也会降低，使蒸气比容增大，进而使压缩机

容积系数减少，令制冷量降低。所以提高制冷系统的制冷量，只单方面从降低蒸发温度入手，会受到一定限制。

通过以上分析，排除此车故障只能从额外加强冷凝强度入手，以此去保证整个系统的冷凝和蒸发温度处于正常状态。若单靠清洗冷凝器、蒸发器或加大原有冷凝器的体积来提高冷却量，或调较甚至更换膨胀阀都不能使冷凝和蒸发温度两者协调符合要求。

曾尝试在冷凝器处加装冷却风扇，或改变冷凝器相对发动机和冷却风扇的位置，但收效都不大。

后来通过在膨胀节流阀流量固定不变情况下，在此车蓄电池后面的位置，加装一个350mm×350mm冷凝器及冷却风扇，把连接原有冷凝器的高压管改为先接入新装的冷凝器再由输出口接原有冷凝器(即在原有的冷凝器前再串入一个冷凝器)。由于增加多一级冷凝器，冷凝效果明显提高，冷凝器流出的制冷剂温度下降，又使蒸发温度相应下降，使系统运行时制冷剂的冷凝和蒸发温度及压力均达到原有的技术要求。

通过以上的办法，排除了五十铃nkp空调使用一段时间后制冷不良故障。从中得出结论：此车设计上冷凝器的冷凝效果只能在新车时即车厢密封性良好和发动机隔热良好的情况下，才能满足制冷要求，而当车辆使用一段时间，车辆密封性和发动机隔热效果明显变差后，就不能满足制冷的要求。采取增加一级冷凝器去弥补制冷剂冷却不足，是一个解决问题行之有效的办法。