

2022 年海南省行业职业技能大赛

——汽车维修工技能竞赛理论题库

(总共 700 题, 判断题 200 题, 选择题 500 题)

一. 判断题

1. 车身修复工作区一般分为钣金加工检查工位、钣金加工校正工位、车身校正工位和材料存放工位等。(对)
2. 轿车车身校正工位的安全操作空间: 长度一般为 8 m ~10 m, 宽度一般为 5 m ~6.5 m。(对)
3. 车身维修车间内, 从主气管路分流到各工位分管路的连接方法可任意设置, 只要有足够的气量即可。(错)
4. 车身修复操作中, 气体保护焊的用电量最大。(错)
5. 在车身修复操作中不要穿着过于宽松的衣服。(对)
6. 拧紧车身上的紧固件时, 拧不动时可用加长杆。(错)
7. 车身修复操作时地面要保持干、无水。(对)
8. 车身修复操作时电动工具和设备的电源线应该正确接地。(对)
9. 对车身板件进行焊接或用割炬、等离子弧切割时要做好其他部件的防护工作, 防止火灾的发生。(对)
10. 当车间发生火灾且烟雾过大时, 要打开门窗及时排烟。(错)
11. 在进行气体保护焊接时只要佩戴好防护面具即可。(错)
12. 对镀锌钢材进行焊接时烟尘和锌蒸气会对人体产生非常大的伤害。(对)
13. 使用呼吸器前要进行密合度测试。(对)
14. 在焊接时最好穿绝缘鞋, 防止触电事故的发生。(对)
15. 车身修复使用的凿子和冲子应正确打磨, 保持锋利状态。(对)
16. 可以用压缩空气来吹洗衣物, 不能用来清理身体。(错)
17. 使用移动式千斤顶举升车辆到一定高度后, 可以在车下作业。(错)
18. 车身修复焊接用的配电箱应距离车身校正仪 10m。(对)
19. 在调漆间附近可以使用割炬或焊接设备进行操作。(错)
20. 在气动锯切割钢板时需要佩戴耳罩。(对)
21. 安全鞋的主要作用是防止长时间站立脚部疲劳。(错)
22. 焊接手套的作用是防止紫外线伤害手部皮肤。(错)
23. 维修工具使用完毕后, 应将其擦拭干净再放入工具箱。(对)
24. 凿子进行打磨修整时不能呈现蓝色。(对)
25. 打磨机的砂轮片超过其极限转速时会破碎伤人。(对)
26. 焊接用的气瓶要固定牢靠, 不用时要拧紧气瓶顶部的主气阀。(对)
27. 燃烧时的必要条件有氧气·易燃物和足够的温度(对)。
28. 打磨金属时只需佩戴手套和口罩防护用品即可(错)。
29. 当汽油燃烧时可用水灭火(错)。
30. 用压缩空气枪吹洗工件时, 只需佩戴护目镜即可(错)。
31. 移动式千斤顶举升车辆时, 顶在车辆的纵梁部位(对)。
32. 车辆在车间停放时, 为防止车辆移动, 需拉紧手动制动器(对)。
33. 在喷射防腐剂操作时应该佩戴呼吸器(对)。
34. 碰撞修理就是将汽车恢复到事故前的尺寸。(错)
35. 整体式车身采用了轻型、高强度合金钢, 在修复时的校正和焊接要求与车架式车身不同。(对)

36. 非承载式的车身用弹性元件与车架相连，车身不承受汽车载荷。（对）
37. 车架式车身由车架来承受载荷。（对）
38. 整体式车身有部分骨架，其他的部件全部焊接在一起。（错）
39. 硬顶轿车的特征是只有一个中柱。（错）
40. 常见的车身结构主要分为车架式和整体式两种。（对）
41. 车架有足够的坚固度，在发生碰撞时能保持汽车其他部件的正常位置。（对）
42. 车架式的主车身是用螺栓固定在车架上的。（对）
43. 整体式车身的门槛板是车身上的覆盖件。（错）
44. 在车身前纵梁上有预应力区设计，在碰撞时折曲并吸收冲击能量。（对）
45. 前置后驱汽车前车身的强度比前置前驱汽车前车身的强度大。（错）
46. 强度最高、承载能力最强的车架是框式车架。（错）
47. X形车架中间窄，刚性好，能较好地承受弯曲变形。（错）
48. 车架式车身在前车轮前面和后车轮后面的区域设计成扭力箱结构。（错）
49. 车架在发生碰撞时，由中部车架变形吸收能量。（错）
50. 整体式车身刚性较大，有助于向整个车身传递和分散冲击能量，使远离冲击点的一些部位也会有变形。（对）
51. 当碰撞程度相同时，整体式车身的损坏要比车架式车身的损坏小。（错）
52. 整体式车身前部结构比车架式车身复杂得多。（对）
53. 整体式车身前部板件承受的载荷更大，要求前部车身的强度要好。（对）
54. 整体式前车身制造精确并具有很高的强度。（对）
55. 前置后驱车身的后纵梁后段和后纵梁是分开的，以方便车身维修时更换作业。（对）
56. 旅行车由于没有单独的后车身，采用加大顶盖内侧后板及后窗下部框架，将顶盖内侧板延伸至后侧板等措施来加强车身的刚度。（对）
57. 在轿车后车身的后围上盖板和后座软垫托架连接在后侧板和后地板上，可防止车身扭曲。（对）
58. 行李箱盖的构造类似于发动机罩，包括外板、内板和加强梁。（对）
59. 发动机纵置前置前驱和发动机前置后驱汽车的前车身几乎是相同的。（对）
60. 前置前驱汽车的前纵梁比前置后驱汽车的相应构件强度要大。（对）
61. 前置前驱汽车横置发动机和纵置发动机的前车身有很大不同。（对）
62. 前置前驱汽车后纵梁的后段都经过波纹加工，以提高吸收撞击的能量。（对）
63. 四轮驱动汽车的前车身与前置前驱车身的车身类似，中、后车身与后轮驱动汽车的中、后车身类似。（对）
64. 前轮驱动汽车的发动机可以纵向放置也可以横向放置，这两种发动机的支撑方式是相同的。（错）
65. 前置前驱的后轮采用独立的滑柱式悬架，后面发生碰撞时对后轮定位的影响比后轮驱动汽车要大得多。（对）
66. 对低碳钢进行焊接时，它的强度不会受到影响。（对）
67. 热轧钢板的表面精度比冷轧钢板高。（错）
68. 低碳钢的修理可以使用氧乙炔焊接。（对）
69. 高强度钢可以使用电阻点焊和电弧焊进行焊接。（错）
70. 热轧钢板比冷轧钢板在整体车身结构上应用多。（错）
71. 车身使用高强度钢板后，在修理中可以加热到 600℃。（错）
72. 车门加强梁都不适宜校正，应当更换。（对）
73. 冷轧钢板是由热轧钢板经过酸洗后冷轧变薄，并经过退火处理得到的。（对）
74. 冷轧钢板是在较高的温度下轧制的。（错）
75. 车身的外覆盖件从维修的角度考虑，一般不会采用低碳钢来制造。（错）
76. 车身结构性部件一般采用高强度钢制造。（对）
77. 车身上用的两种钢材类型是低碳钢和高碳钢。（错）
78. 高强度钢受到碰撞时不容易变形，一旦变形后，它比低碳钢更难修复到原来的形状。（对）
79. 高强度、低合金钢(HSLA)又称回磷钢，通过在低碳钢中加入锰来提高钢的强度。（错）

80. 高强度、低合金钢的强度主要取决于添加的化学元素。(对)
81. 高抗拉强度钢 (HSS) 又称 Si-Mn 固溶体淬火钢。这种钢增加了硅、锰和碳的含量使抗拉强度得到提高。(对)
82. 沉淀淬硬钢是一种高抗拉强度钢，它通过形成碳氮化铌沉淀物来提高钢材的强度。(对)
83. 车门护板轻微损坏后，只要它不影响门的功能，可以继续使用。(对)
84. 对高抗拉强度钢进行常规的加热和焊接方法不会明显降低它的强度。(对)
85. 沉淀淬硬钢具有优异的加工性能。(对)
86. 对高抗拉强度钢焊接时应采用牌号为 AWS-E-70S-6 的焊丝。(对)
87. 马氏体钢是一种双相超高强度钢。(错)
88. 只要对钢铁中加入合金元素就可以得到高强度钢。(错)
89. 超高强度钢不同寻常的高强度是由于在加工过程中产生特殊细化的晶粒形成的。(对)
90. 对低碳钢进行加热时，随着钢板温度的增高，其强度和刚度也随着下降；停止加热，温度下降到常温后，它的强度又恢复到原来的程度。(对)
91. 对低碳钢钢板进行长时间加热方式的修理，是允许的。(错)
92. 对钢铁加热时，其颜色会随着温度上升而发生变化。(对)
93. 钢铁的热处理是通过调整加热温度和冷却速率来实现的。(对)
94. 当钢铁经过机械加工产生塑性变形后，其内部结构将变得散乱，从而造成强度不均，此时可用回火处理来整顿其内部结构，改善机械性能。(错)
95. 对高强度钢加热后可以用快速冷却来处理，恢复它的强度。(错)
96. 回火处理用来增加韧性，它是将淬火处理过的材料，再次加热到 200℃，然后冷却的一种热处理过程。(对)
97. 退火处理是材料加热后，慢慢冷却的一种热处理过程。(对)
98. 在对高强度钢进行加热时可以使用热敏材料来控制温度。(对)
99. 在修理中对钢板进行加热的目的是为了消除钢板内部的应力，而不是过度加热来软化钢板以方便修理。(对)
100. 不锈钢在车身上主要用于一些豪华车的防腐蚀性部件。(错)
101. 铝暴露在空气中很快在表面形成一层致密的氧化物，使金属铝和空气隔绝开来，防止进一步氧化。(对)
102. 在焊接铝时需要去除氧化物，否则焊缝会存在气孔和杂质等缺陷。(对)
103. 铝材的一致性要比钢材好，它能够很好地通过冲压或挤压加工成形。(对)
104. 铝合金的防腐性能好是因为很难被氧化。(错)
105. 铝材较软，强度比铁低一些，所以其能量吸收性能比钢铁小。(错)
106. 在所有的修复程序进行之前，先要对碰撞损坏的车辆进行全面、细致的损伤评估。(对)
107. 在修理中发现一些未被检查到的损伤，可以不必重新进行损伤分析继续修理。(错)
108. 损伤诊断检查中通过目测方式一般不会遗漏掉所有的损伤。(错)
109. 除用目测方式进行诊断外，还应该使用精确的量具及设备来测量、评估受损车辆。(对)
110. 检查车身损伤时要沿着碰撞能量传递路线，一处一处地检查部件的损伤，直到没有任何损伤痕迹的位置。(对)
111. 汽车前部车身和后部车身要设计得在某种程度上容易损坏，以形成一个能吸收碰撞能量的结构。(对)
112. 汽车碰撞时，产生的碰撞力及受损程度取决于事故发生时的状况。(对)
113. 两辆相同的车，以相同的车速碰撞，当撞击对象不同时，撞伤结果差异就很大。(对)
114. 汽车虽然只有一个方向的碰撞，但损伤却可能发生在两个方向以上。(对)
115. 碰撞车辆质量越大，被碰撞车辆的变形越大。(对)
116. 碰撞时由于振动的大小和方向不同，车架可能遭受损伤而车身没有。(对)
117. 当汽车被撞后，车身外壳表面会比正常位置低，结构上也有后倾现象，这就发生了左右弯曲变形。(错)
118. 车身左右弯曲时部件的高度尺寸会发生变化。(错)

119. 车辆碰撞损伤中会有上下弯曲，但在车架上可能看不出皱折和扭曲。(对)
120. 当汽车高速撞击到路缘石或路中隔离栏或车身后侧角端发生碰撞时，就可能发生扭转变形。(对)
121. 车架式车身上各类损伤发生的次序为：上下弯曲、左右弯曲、断裂变形、菱形变形和扭转变形。(错)
122. 在前纵梁上有吸能区设计而在挡泥板部位没有这种设计。(错)
123. 车身或车架修复最重要的准则是颠倒方向和次序。(对)
124. 汽车前部较低位置发生碰撞时，除了前部的损伤外，在汽车尾部可能有向上的变形损伤。(对)
125. 汽车中部经常发生碰撞，所以要采用高强度钢来制造，防止对乘员的伤害。(对)
126. 整体式车身上发生菱形变形时，可以在地板上发现皱褶和弯曲。(错)
127. 整体式车身的增宽损伤和车架式车身上左右弯曲变形相类似。(对)
128. 菱形变形一般还会附加有许多断裂及弯曲的组合损伤。(对)
129. 整体式汽车发生碰撞时，除了碰撞点的损伤外，离碰撞点很远的部位也会有损伤。(对)
130. 碰撞点在汽车前部，汽车后部的损伤称为二次损伤。(对)
131. 发动机罩没有吸能区设计。(错)
132. 新型汽车的纵梁前部会有用螺栓固定的保险杠支撑件，在剧烈碰撞中吸收能量，可以快速更换。(对)
133. 如果汽车后部发生严重碰撞，中柱一般不会变形。(错)
134. 车架式车身和整体式车身的弯曲变形是相似的。(对)
135. 用对角线测量可以检验出车身的扭转损伤。(错)
136. 整体式车身的菱形变形很复杂，需要仔细检查. 诊断。(错)
137. 车身测量工作一般只在拉伸中配合使用。(错)
138. 车身上的尺寸指的是中心点到中心点的距离。(错)
139. 点对点的测量是指两点之间的直线测量距离。(错)
140. 点对点测量时轨道式量规可以与车身基准面不平行。(错)
141. 同一尺寸用不同的测量方法测量，其结果是一样的。(错)
142. 车身上左右两点的距离就是两点的宽度尺寸。(错)
143. 车身上两点的长度值就是指两点的直线距离。(错)
144. 三维测量是长度和宽度尺寸的测量。(错)
145. 车身测量时车身中间部分最先测量。(对)
146. 中心面不用于测量车身宽度尺寸。(错)
147. 尽管对角线的测量结果是正确的，但车身结构或车架仍有可能不在其正确的位置。(对)
148. 车身测量的误差允许为 $\pm 5\text{mm}$ 。(错)
149. 测量的尺寸越短，测量的精度越高。(错)
150. 数据表的俯视图只显示车身数据的高度值。(错)
151. 在车身修复时，钢卷尺的使用范围要比三维测量广泛。(错)
152. 测量时，为了测量更准确，把车身或车架分为三部分来进行。(对)
153. 电子测量系统软件储存有车身数据。(对)
154. 电子测量系统只能测量长度和宽度。(错)
155. 高度测量与长度测量是测量尺平行于车身基准面来测量的。(对)
156. 所有车身数据图纸都使用一样的标记符号。(错)
157. 电子测量系统可以自动地将实际的测量值和数据表中的标准值进行比较。(对)
158. 点对点的测量是车身测量中最重要的测量手段。(错)
159. 车身零平面用来测量长度。(对)
160. 车身的高度值在所有车身数据表中都是一样。(错)
161. 所有车辆使用相同的测量控制点。(错)
162. 可以使用钢卷尺进行车身所有点对点的测量。(错)
163. 测量两个孔时，中心对中心的测量与边对边的测量效果一样。(错)
164. 麦弗逊撑杆式中心量规可以进行长度测量。(错)
165. 在数据表上，车身上部数据总是三维数据值。(错)
166. 允许误差适用在每一次的测量上。(对)

4. 防护效果最好的呼吸器是 (B)。
 - A. 滤筒式呼吸器
 - B. 供气式呼吸器
 - C. 防尘式呼吸器
5. 焊接时戴焊接头盔的主要目的是 (A)。
 - A. 防止紫外线对眼睛伤害
 - B. 看清楚焊接位置
 - C. 防止头部碰伤
6. 维修人员进行某项操作时要戴耳罩, 这项操作是 (C)。
 - A. 焊接
 - B. 拧螺栓
 - C. 打磨
7. 在对小的板件打孔时, 正确的操作是 (B)。
 - A. 用手握紧后打孔
 - B. 用台钳夹紧后打孔
 - C. 用脚踩紧后打孔
8. 用压缩空气进行清洁时, 空气压力要求在 (C)。
 - A. 0.8 MPa 以下
 - B. 0.3 MPa 以下
 - C. 0.5 MPa 以下
9. 在使用液压机时, 操作者应该站在 (B)。
 - A. 液压机的正面
 - B. 液压机的侧面
 - C. 液压机的下面
10. 举升机举升车辆时, 正确的操作是 (C)。
 - A. 直接举升
 - B. 在举升中要不断停下检查
 - C. 举升 150 mm 后停下检查后再举升
11. 举升机举升车辆后, 应 (B)。
 - A. 液压自锁
 - B. 安全钩锁紧
 - C. 液压自锁和安全钩锁紧共同作用
12. 移动式液压千斤顶降低高度时应 (B)。
 - A. 顺时针慢慢转动手柄
 - B. 逆时针慢慢转动手柄
 - C. 上下压动手柄
13. 保护耳朵的耳罩主要防止 (C)。
 - A. 低分贝噪音对听力的伤害
 - B. 中分贝噪音对听力的伤害
 - C. 高分贝噪音对听力的伤害
14. 焊接时的防护镜片是 (B)。
 - A. 茶色镜片
 - B. 深色镜片
 - C. 淡色镜片
15. 使用灭火器进行操作时, 离火源的距离是 (A)。
 - A. 2 m~3 m
 - B. 1 m~2 m
 - C. 3 m~4 m
16. 对滤筒式呼吸器进行负压测试的方法是 (A)。
 - A. 手掌放到滤芯上并吸气
 - B. 手掌放到滤芯上并呼气
 - C. 手掌罩住呼气器出气口并呼气
17. 对滤筒式呼吸器进行正压测试的方法是 (C)。
 - A. 手掌放到滤芯上并吸气
 - B. 手掌放到滤芯上并呼气
 - C. 手掌罩住呼气器出气口并呼气
18. 砂轮上有 2500 r/min 的标记, 含义是 (C)。
 - A. 转速可以高于 2500 转/分钟
 - B. 转速必须在 2500 转/分钟
 - C. 转速不能高于 2500 转/分钟
19. 下面不是车身结构性部件的是 (C)。
 - A. 前立柱
 - B. 后纵梁
 - C. 前翼子板

36. 下面属于车身外覆盖件的是 (B)。
- A. 前纵梁
B. 翼子板
C. 散热器支架
37. 前纵梁的截面通常是 (B)。
- A. 框形
B. 箱形
C. 门形
38. 下列会影响前轮的定位参数的安装部件是 (A)。
- A. 前挡泥板
B. 水箱框架
C. 翼子板
39. 整体式车身的前立柱、中立柱、门槛板、车顶纵梁等部位由 (B)。
- A. 两层板件组成
B. 三层板件组成
C. 四层板件组成
40. 支撑前置前驱横置发动机的部件是 (B)。
- A. 横梁
B. 中间梁
C. 水箱框架
41. 前置前驱汽车的车地板拱起的作用是 (B)。
- A. 安装传动轴
B. 增加地板刚性
C. 通风效果好
42. 整体式车身防止侧面撞击的主要部件是 (A)。
- A. 门槛板和中立柱
B. 中立柱和地板
C. 中立柱和车门
43. 与前纵梁焊接在一起的部件是 (A)。
- A. 挡泥板
B. 前横梁
C. 翼子板
44. 热轧钢板是在温度 (C)。
- A. 600 °C 以上轧制的
B. 700 °C 以上轧制的
C. 800 °C 以上轧制的
45. 钢板在加热到暗红色时的温度是 (C)。
- A. 500 °C
B. 550 °C
C. 600 °C
46. 现在整体式车身上应用超高强度钢的部件是 (A)。
- A. 中立柱
B. 门槛板
C. 翼子板
47. 热轧钢板的厚度一般是 (C)。
- A. 18 mm~30 mm
B. 30 mm~40 mm
C. 1.6 mm~8 mm
48. 冷轧钢板的厚度一般是 (A)。
- A. 0.4 mm~1.4 mm
B. 1.6 mm~2.6 mm
C. 2.6 mm~3.6 mm
49. 高强度钢的强度一般超过 (B)。
- A. 150 N/mm²
B. 200 N/mm²
C. 250 N/mm²
50. 车身上损坏的部件, 不允许修理、只能更换的是 (C)。
- A. 前立柱
B. 前纵梁
C. 保险杠加强筋
51. 高强度、低合金钢的加热温度不能超过 (B)。
- A. 250 °C~350 °C
B. 370 °C~480 °C
C. 490 °C~600 °C
52. 高强度、低合金钢的加热时间不能超过 (A)。
- A. 3 min
B. 4 min
C. 5 min

53. 高抗拉强度钢的屈服强度可以达到 (C)。
A. 250 Mpa B. 300 Mpa C. 350 MPa.
54. 高抗拉强度钢的抗拉强度可超过 (A)。
A. 450 MPa B. 350 MPa C. 250 Mpa
55. 车门防撞护板已经凹陷或产生其它变形, 处理方法是 (B)。
A. 低温加热维修 B. 更换新的
C. 修理后只要不影响尺寸可以继续使用
56. 对高抗拉强度钢用氧乙炔焊炬加热的部位周围必须使用温度显示的方法, 将这些地方的温度限制在 (B)。
A. 500 °C 以内 B. 600 °C 以内 C. 400 °C 以内
57. 双相钢的抗拉强度大于 (B)。
A. 450 MPa B. 800 MPa C. 1300 MPa
58. 双相钢一般用来制造车身的 (B)。
A. 保险杠 B. 前纵梁吸能部件 C. 挡泥板
59. 硼钢的抗拉强度可以达到 (C)。
A. 1200 MPa~1400 MPa B. 1200 MPa~1300 MPa
C. 1300 MPa~1400 MPa
60. 现在车身上应用的超高强度钢可以达到 (B)。
A. 10% B. 20% C. 30%
61. 现在车身上应用的高强度钢可以达到 (C)。
A. 30% B. 40% C. 50%
62. 高强度钢内部晶粒变大融合后, 强度会 (C)。
A. 不变 B. 变大 C. 变小
63. 当钢铁呈现黄色时, 温度可以达到 (C)。
A. 800 °C B. 900 °C C. 1000 °C
64. 对高强度钢进行加热处理时, 加热温度不能超过 (B)。
A. 100 °C B. 200 °C C. 300 °C
65. 对高强度钢进行 600°C 加热后冷却, 相当于对它进行了 (B)。
A. 正火处理 B. 退火处理 C. 淬火处理
66. 正火处理用来强化内部结构, 正火处理要把钢材加热到 (A)。
A. 850°C B. 750°C C. 650°C
67. 车身上应用双面镀锌的部件是 (C)。
A. 车顶板 B. 门槛板 C. 发动机罩
68. 车身上应用单面镀锌的部件是 (C)。
A. 挡泥板 B. 车门 C. 车顶板
69. 不锈钢中铬的含量一般约为 (C)。
A. 10% B. 11% C. 12%
70. 采用夹层制振钢板制作的车身部件是 (C)。
A. 地板 B. 前围板 C. 下隔板
71. 在车身制造中铝的应用可以使车辆减小 (B)。
A. 10 %~20 % 的质量 B. 20 %~30 % 的质量
C. 30 %~40 % 的质量
72. 铝的密度大约是钢铁的 (A)。
A. 1/3 B. 1/4 C. 1/5
73. 铝外层氧化物的熔点可以达到 (A)。
A. 2050 °C B. 2150 °C C. 2100 °C
74. 有经验的车身维修人员会把大量精力和时间用在损伤评估上, 总的修理时间会 (A)。
A. 缩短 B. 增加 C. 不变

75. 对于比较复杂的车身损坏检查，需要使用（ B ）。
- A. 轨道式量规、定心量规 B. 三维测量系统
C. 钢卷尺
76. 当汽车以 50 km/h 的速度撞上障碍物时，发动机室的长度会被压缩（B）。
- A. 20 %~30 % B. 30 %~40 %
C. 40 %~50 %
77. 当汽车以 50 km/h 的速度撞上障碍物时，乘客室的长度会被压缩（C）。
- A. 5 %~10 % B. 2 %~5 %
C. 1 %~2 %
78. 汽车前部正面碰撞时，碰撞点位置靠下部，后部会（A）。
- A. 向上变形 B. 向下变形
C. 向左或右变形
79. 汽车前部正面碰撞时，碰撞点位置靠上部，后部会（B）。
- A. 向上变形 B. 向下变形
C. 向左变形或右变形
80. 被撞一侧纵梁的内侧及另一侧纵梁的外侧有皱曲，是发生了（ B ）。
- A. 上下弯曲变形 B. 左右弯曲变形
C. 压缩变形
81. 车身左侧翼子板与车门缝隙变宽，右侧缝隙消失，是发生了（ B ）。
- A. 前部车身向左弯曲变形 B. 前部车身向右弯曲变形
C. 前部车身向上弯曲变形
82. 车身翼子板与车门缝隙上部变宽，下部变窄，是发生了（C）
- A. 前部车身向上弯曲变形 B. 前部车身向右弯曲变形
C. 前部车身向下弯曲变形
83. 当发生上下弯曲时，变形的部件在（ C ）。
- A. 长度方向上发生了变形 B. 宽度方向上发生了变形
C. 高度方向上发生了变形
84. 发动机罩是否前移或后车窗是否后移；车门可能吻合得很好，但挡板、车身或车架的拐角处皱折或有其他严重变形，可能发生（ C ）。
- A. 上下弯曲变形 B. 左右弯曲变形 C. 断裂变形
85. 如果观察到发动机罩及后备箱盖发生错位，可能发生（ B ）。
- A. 上下弯曲变形 B. 菱形变形 C. 断裂变形
86. 前端碰撞大约占到总碰撞的比例是（ B ）。
- A. 60% B. 70% C. 80%
87. 在整体式车身发动机舱部位，没有吸能区设计的部件是（ C ）。
- A. 纵梁 B. 发动机罩 C. 横梁
88. 车身后部碰撞吸收能量最大的部件是（ A ）。
- A. 纵梁 B. 水箱框架 C. 挡泥板
89. 汽车前端碰撞较轻时，可能会损坏的部件是（ C ）。
- A. 前立柱 B. 中立柱 C. 水箱框架
90. 当发生断裂变形后，在（ C ）。
- A. 高度方向上尺寸会有变化 B. 宽度方向上尺寸会有变化
C. 长度方向上尺寸会有变化
91. 当发生扭转变形时，在（ A ）。
- A. 高度方向上尺寸会有变化 B. 宽度方向上尺寸会有变化
C. 长度方向上尺寸会有变化
92. 整体式车身碰撞，会造成损坏的部件是（ C ）。
- A. 结构件 B. 覆盖件 C. 结构件和覆盖件

93. 车架式车身变形修复的顺序是（ B ）。
- A. 左右弯曲、上下弯曲、断裂变形、菱形变形和扭转变形
B. 扭转变形、菱形变形、断裂变形、上下弯曲和左右弯曲
C. 扭转变形、菱形变形、断裂变形、左右弯曲和上下弯曲
94. 在车身碰撞中不吸收能量，只传递能量的部件是（ C ）。
- A. 前纵梁 B. 后纵梁 C. 门槛板
95. 整体式车身变形修复的顺序是（ C ）。
- A. 弯曲变形、断裂损伤、增宽变形和扭转变形。
B. 断裂损伤、增宽变形、弯曲变形和扭转变形。
C. 扭转变形、增宽变形、断裂损伤和弯曲变形。
96. 在一般的碰撞中，不会发生变形的部件是（ B ）。
- A. 前纵梁 B. 地板纵梁 C. 后纵梁
97. 增宽损伤与车架式车身上的左右弯曲变形相似，可以通过测量车身（ B ）。
- A. 长度方向的配合公差来判别 B. 宽度方向的配合公差来判别
C. 高度方向的配合公差来判别
98. 当车身前部吸能区吸能效果不好时，会发生（ B ）。
- A. 传递全部力量使车身后部损坏 B. 车身中部变形
C. 中部保持完整
99. 下面叙述正确的是（ B ）。
- A. 汽车在前部、中部和后部都设计了吸能区
B. 吸能区是在部件上设置了强度的局部变化
C. 承载式车身的菱形变形不容易校正
100. 下面叙述正确的是（ C ）。
- A. 车架式车身最后修复上下弯曲
B. 车架上不会发生菱形变形
C. 碰撞中车架可能遭受损伤而车身没有
101. 车身修理后要求尺寸公差是（ A ）。
- A. ± 3 mm B. ± 4 mm
C. ± 2 mm
102. 下面属于机械测量系统的是（ B ）。
- A. 自由臂式测量系统 B. 专用测量系统
C. 超声波测量系统
103. 点对点的测量可以使用（ A ）。
- A. 轨道式量规 B. 中心量规
C. 麦弗逊撑杆式中心量规
104. 麦弗逊撑杆式中心量规可以测量车身的（ C ）。
- A. 前纵梁 B. 后纵梁
C. 减震器支架
105. 使用麦弗逊撑杆式中心量规时，安装在减震器支座上的部件是（ B ）。
- A. 中心销 B. 测量指针
C. 立尺
106. 下列可以测量出实际数值的测量系统是（ C ）。
- A. 专用测量头 B. 中心量规
C. 轨道式量规
107. 使用轨道式量规测量，当测量孔径大于测量头直径时使用（ B ）。
- A. 自定心测量 B. 同缘测量法
C. 同孔测量法

141. 用对角线测量时，两个数据相同，测量的部件（ C ）。
- A. 肯定没有变形 B. 肯定有变形 C. 可能有变形
142. 拉伸时，要停止拉伸. 放松应力的条件是（ B ）。
- A. 当链条拉紧时 B. 当出现一定的变形量时
C. 当拉到标准尺寸时
143. 在使用链条和液压顶杆进行拉伸时，链条的角度不能小于（ B ）。
- A. 60° ° B. 90° °
C. 120° °
144. 过度拉伸板件的处理方法是（ B ）。
- A. 用力顶回去 B. 更换新件
C. 用热收缩处理
145. 两个前纵梁都发生了变形，校正方法是（ C ）。
- A. 不拆水箱框架，先校正严重损伤的纵梁
B. 不拆水箱框架，先校正轻微损伤的纵梁
C. 拆开水箱框架，分开校正
146. 纵梁向右弯曲时，校正方法是（ A ）。
- A. 夹紧纵梁右侧的板件，再进行拉伸
B. 夹紧纵梁左侧的板件，再进行拉伸
C. 以上两种夹紧方法都可以
147. 一辆前端严重碰撞的汽车，要先校正（ B ）。
- A. 水箱框架部位 B. 车身中部
C. 前纵梁
148. 在车身拉伸校正过程中，决定其修复程度的是（ B ）。
- A. 板件变形量 B. 板件尺寸测量
C. 板件配合间隙
149. A 部件拉伸校正恢复尺寸后，对与它相连的 B 部件拉伸，处理方法是（ C ）。
- A. 对 B 部件拉伸时力量小一些 B. 边拉伸 B 件边测量 A 件
C. 对 A 件进行辅助固定
150. 车门中柱附近受到严重碰撞，校正时要从（ C ）。
- A. 3 个方向同时进行拉伸校正 B. 4 个方向同时进行拉伸校正
C. 5 个方向同时进行拉伸校正
151. 对车门门槛弯曲后向前后拉伸校正时，门槛下的主夹具（ A ）。
- A. 与校正平台不固定 B. 与校正平台固定
C. 固定，但不能完全紧固
152. 对中立柱进行拉伸时应使用（ B ）。
- A. 钢丝绳 B. 尼龙带
C. 只要能夹紧的钣金工具都可以
153. 校正仪的斜拉臂可以向上拉伸的车身部件是（ C ）。
- A. 前纵梁 B. 后纵梁
C. 车顶板或风窗立柱
154. 板件需要向上拉伸，可以使用（ A ）。
- A. 液压顶板向上顶 B. 斜拉臂向上拉伸
C. 塔柱向上拉伸
155. 通过下拉工具向下拉伸时，导向环在塔柱的位置是（ C ）。
- A. 与拉伸的板件平齐 B. 可以在安全范围内任意高度
C. 塔柱最低位置

156. 车架菱形变形时，拉伸校正最有效的方法是（ C ）。
- A. 从 2 个方向同时操作 B. 从 3 个方向同时操作
C. 从 4 个方向同时操作
157. 拉伸时锤击拉伸部位的板件是为了（ B ）。
- A. 敲平板件的变形 B. 消除板件内部应力
C. 防止拉伸夹持部位变形
158. 对板件进行加热消除应力时，加热温度不能超过（ B ）。
- A. 500 °C B. 200 °C
C. 300 °C
159. 在校正车架的扭曲损伤时，对于车身较高的部件，拉伸时应使用（ B ）。
- A. 液压顶杆 B. 下拉式夹具
C. 尼龙带
160. 车身板件的变形恢复后，但内部还存在应力，原因是（ A ）。
- A. 内部晶粒的变形没有恢复 B. 使用高强度
C. 拉伸时测量不及时
161. 对某个部件拉伸时造成拉伸过度，其原因是（ A ）。
- A. 没有及时测量 B. 错误使用高压油泵，拉伸力过大
C. 部件变形后太软造成的
162. 锤击板件变形部位可以消除应力的原因是（ B ）。
- A. 锤击会整平金属内的应力 B. 让金属晶粒松弛
C. 把板件敲软
163. 车身校正完毕后发现车轮跑偏、轮胎异常磨损，可能是由于（ B ）。
- A. 散热器支架尺寸不正确导致的
B. 减震器支座尺寸不正确导致的
C. 前横梁尺寸不正确导致的
164. 修理后要恢复某些板件应力集中的原因是（ A ）。
- A. 为了变形吸收能量 B. 增加强度
C. 增加刚性
165. 下面叙述正确的是（ B ）。
- A. 加热消除应力时不能超过 200 °C，然后要用水冷却
B. 可以在折叠的比较严重部位加热
C. 可以加热到 600°C，但不能超过 3 min
166. 固定式的校正平台的高度一般是（ C ）。
- A. 400 mm~500 mm B. 600 mm~700 mm
C. 500 mm~600 mm
167. 钢板放松应力时可使用热蜡笔，热蜡笔的温度控制误差是（ A ）。
- A. ±1% B. ±2% C. ±3%
168. 拉伸中车身出现移动，处理方法是（ C ）。
- A. 拧紧螺栓后继续拉伸
B. 把车身移动到拉伸前的位置后，再拧紧螺栓后继续拉伸
C. 重新找到新的基准，拧紧螺栓后继续拉伸
169. 拉伸中影响校正效果的最重要因素是（ A ）。
- A. 测量 B. 应力 C. 拉力方向
170. 下面叙述正确的是（ A ）。
- A. 按与碰撞损坏相反的顺序拉伸
B. 单向拉伸更省力、更快捷
C. 复合拉伸使板件的受力加大

186. 在 1 mm 钢板上进行塞焊时，一般的塞孔直径是（ C ）。
- A. 3 mm B. 5 mm C. 8 mm
187. 气体保护焊焊枪导电嘴到工件的标准距离是（ A ）。
- A. 7 mm~15 mm B. 15 mm~25 mm
C. 25 mm~30 mm
188. 用氧乙炔焊焊接后顶盖侧板平均耗时约 4 h，而用保护焊来进行同样的工作只需约（ A ）。
- A. 40 min B. 60 min C. 80 min
189. 电阻点焊两个焊点间距过小强度降低的原因是（ A ）。
- A. 焊接电流被分流 B. 焊接时间会缩短
C. 两个焊点的热影响
190. 车身保护焊中二氧化碳和氩气的混合比例是（ B ）。
- A. 前者为 75%，后者为 25%
B. 前者为 25%，后者为 75%
C. 前者为 80%，后者为 20%
191. 惰性气体保护焊搭铁夹钳的作用是（ B ）。
- A. 作为接地线使用
B. 使电流形成回路
C. 使电流稳定，焊接效果好
192. 用 0.6 mm 的焊丝焊接 1 mm 厚的板件时，惰性气体保护焊的焊接电流是（ C ）。
- A. 20 A~30 A B. 30 A~40 A
C. 40 A~50 A
193. 惰性气体保护焊焊接时焊枪角度是（ A ）。
- A. 10° ~15° B. 20° ~40°
C. 40° ~60°
194. 惰性气体保护焊焊接 1.0 mm 的钢板时，焊接速度是（ A ）。
- A. 1 m/min B. 1.5 m/min
C. 2 m/min
195. 决定惰性气体保护焊焊接速度的因素为（ B ）。
- A. 板厚和电流 B. 板厚和电压
C. 电压和电流
196. 惰性气体保护焊保护气中的二氧化碳含量增大时，发生的变化是（ A ）。
- A. 焊接熔深加大，焊缝宽度加大
B. 焊接熔深加大，焊缝宽度减小
C. 焊接熔深减小，焊缝宽度加大
197. 气体保护焊焊枪导电嘴到喷嘴的距离和焊丝伸出喷嘴的距离是（ B ）。
- A. 前者为 2mm，后者为 5 mm~8 mm
B. 前者为 3 mm，后者为 5 mm~8 mm
C. 前者为 3 mm，后者为 4 mm~8 mm
198. 惰性气体保护焊进行仰焊操作时，应（ A ）。
- A. 调低电压，缩短电弧
B. 调高电压，缩短电弧
C. 调低电压，加大电弧
199. 保护焊的定位焊各焊点间距与板件厚度有关，一般是板件厚度的（ C ）。
- A. 5~15 倍 B. 30~40 倍 C. 15~30 倍
200. 气体保护焊焊接时的电压是（ B ）。
- A. 5V 左右 B. 10 V 左右 C. 15V 左右
201. 惰性气体保护焊连续焊时，每次焊接长度一般不大于（ B ）。
- A. 10 mm B. 20 mm C. 30 mm

202. 薄板厚度为 0.8 mm 以下，惰性气体保护焊采用的焊接方式是（ A ）。
- A. 连续点焊
B. 连续焊，每次焊接长度不超过 10 mm
C. 连续焊
203. 惰性气体保护焊焊炬移动过慢时，可能会产生的问题是（ B ）。
- A. 焊缝变窄
B. 熔穿
C. 熔深变浅
204. 为了防止金属板变形，应从工件的（ C ）。
- A. 前部开始焊接
B. 后部开始焊接
C. 中部开始焊接
205. 当惰性气体保护焊焊接板件时，要留出焊接坡口，那么该板件的厚度肯定超过（ B ）。
- A. 1.4 mm
B. 1.6 mm
C. 1.8 mm
206. 保护焊仰焊时正确的操作方法是（ B ）。
- A. 使用较慢的送丝速度和较短的电弧
B. 使用较快的送丝速度和较短的电弧
C. 使用较快的送丝速度和较长的电弧
207. 铝板进行气体保护焊焊接时，要采用（ A ）。
- A. 100% 氩气的保护气
B. 100% 二氧化碳的保护气
C. 50% 氩气、50% 二氧化碳的保护气
208. 气体保护焊焊接铝板时，焊炬的焊接角度是（ A ）。
- A. $5^{\circ} \sim 10^{\circ}$
B. $10^{\circ} \sim 15^{\circ}$
C. $15^{\circ} \sim 20^{\circ}$
209. 气体保护焊焊接铝板时，下列操作方法正确的是（ B ）。
- A. 保护气比焊接钢板时多 30%
B. 送丝速度比焊接钢板快
C. 在焊接前只对板件进行清洗
210. 车身上防锈钢板进行电阻点焊时，应将焊接普通钢板的电流强度提高（ B ）。
- A. 5%~10%
B. 10%~20%
C. 20%~30%
211. 整体式车身上用电阻点焊焊接的板件达到总量的（ C ）。
- A. 80%~90%
B. 70%~80%
C. 90%~95%
212. 电阻点焊的电流调大时会产生现象是（ A ）。
- A. 飞溅变多，焊点颜色变深
B. 飞溅变少，焊点颜色变深
C. 飞溅变多，焊点颜色变浅
213. 电阻点焊的焊接电压一般是（ C ）。
- A. 5 V~10 V
B. 10 V~15 V
C. 2 V~5 V
214. 车身修复用的电阻点焊设备一般要求：配备 100 mm 或更短的缩短型电极臂时，其最大焊接能力达到（ B ）。
- A. 两层 2.0 mm 厚的钢板
B. 两层 2.5 mm 厚的钢板
C. 两层 3.0 mm 厚的钢板
215. 车身修复用的电阻点焊设备一般要求：配备加长电极臂时，其最大焊接能力达到（ A ）。
- A. 两层 1.0 mm 厚的钢板
B. 两层 1.5 mm 厚的钢板
C. 两层 2.0 mm 厚的钢板

216. 当用的电阻点焊设备焊接 1 mm 厚的钢板时, 电极头的直径要求是 (A)。
- A. 5 mm B. 4 mm C. 6 mm
217. 电阻点焊设备焊接时, 电极与板件的最佳角度是 (B)。
- A. 60° ° B. 90° ° C. 120° °
218. 电阻点焊焊接时, 原焊点有 4 个, 修理时要增加 (B)。
- A. 3 个焊点 B. 1 个焊点 C. 4 个焊点
219. 电阻点焊设备焊接 0.8 mm 和 1.0 mm 厚的钢板时, 最小焊点间距分别是 (C)。
- A. 前者为 10 mm, 后者为 12 mm
B. 前者为 20 mm, 后者为 25 mm
C. 前者为 14 mm, 后者为 17 mm
220. 进行电阻点焊时, 第一个焊点和第二个焊点的电流调节相比 (B)。
- A. 第一个大, 第二个小
B. 第一个小, 第二个大
C. 两个可以同样大
221. 当用镊子检验电阻点焊焊接的两个不同厚度的板件时, 镊开的间隙为 (C)。
- A. 2.5 mm~3.5 mm B. 1.0 mm~1.5 mm
C. 1.5 mm~2 mm
222. 当用镊子检验电阻点焊焊接的两个 1 mm 厚度的板件时, 镊开的间隙为 (B)。
- A. 3.0 mm~3.5 mm B. 2 mm~3 mm
C. 1.5 mm~2 mm
223. 硬钎焊的温度必须比黄铜的熔点高出 (C)。
- A. 10 °C~30 °C B. 60 °C~90 °C
C. 30 °C~60 °C
224. 板或棒在弯曲的部位, 变形最严重的是 (B)。
- A. 板件最上外层晶体 B. 板件最下层晶体
C. 板件中部晶体
225. 板件变形后, 弯曲部位的强度 (A)。
- A. 增强 B. 不变 C. 下降
226. 车门板的中间和边缘的强度是 (B)。
- A. 中间高, 边缘低 B. 中间低, 边缘高
C. 中间和边缘相同
227. 对钢板产生拉伸的操作是 (C)。
- A. 铁锤不在垫铁上轻敲 B. 铁锤不在垫铁上重敲
C. 铁锤在垫铁上重敲
228. 车门板上有一条很长的划痕, 其中直接损伤的比例是 (A)。
- A. 80% B. 50% C. 10%~50%
229. 箱形截面工件发生铰折时, 弯曲的上表面和下表面所受到的力分别是 (C)。
- A. 上表面受压力, 下表面受拉力
B. 上表面受压力, 下表面受压力
C. 上表面受拉力, 下表面受压力
230. 车身板件上的折损类型有 (B)
- A. 3 种 B. 4 种 C. 5 种
231. 车身板件上的拱起变形的类型有 (A)。
- A. 单曲拱形、复合拱形和双曲拱形
B. 单曲拱形、多向拱形和双曲拱形
C. 低拱形、中拱形和高拱形

232. 单曲拱形的板件受到下压的力产生变形，在纵向和横向上所受到的力分别是（ A ）。
- A. 拉伸，压缩
B. 压缩，拉伸
C. 拉伸，拉伸
233. 直接碰撞点的修理时间是（ C ）。
- A. 最先修
B. 在中间阶段修
C. 最后修
234. 外形修复机的焊接电流要求达到（ B ）。
- A. 2500A
B. 3500A
C. 4500A
235. 外形修复机将垫圈焊接在钢板上的方法是（ B ）。
- A. 电弧加热
B. 电阻热
C. 产生火焰加热
236. 使用砂轮机时，砂轮盘和工件应呈（ A ）
- A. $10^{\circ} \sim 20^{\circ}$
B. $20^{\circ} \sim 30^{\circ}$
C. $30^{\circ} \sim 40^{\circ}$
237. 使用钣金锤敲打时应垂直敲击，两个落点的距离是（ B ）。
- A. 5 mm
B. 10 mm
C. 20 mm
238. 铁锤在垫铁上敲击法和铁锤不在垫铁上敲击法对金属的影响是（ A ）。
- A. 前者拉伸金属，后者整平金属
B. 前者整平金属，后者拉伸金属
C. 两者都是拉伸金属
239. 有一个拱起的损伤，正确修理方法是（ A ）。
- A. 先从最低点进行修理
B. 先从最高点进行修理
C. 先从中间进行修理
240. 下面叙述正确的是（ C ）。
- A. 受到拉伸的部位不存在加工硬化
B. 受到压缩的部位不存在加工硬化
C. 受到拉伸和受到压缩的部位都存在加工硬化
241. 每次进行热收缩的直径范围大约是（ A ）。
- A. 10 mm~20 mm
B. 20 mm~30 mm
C. 30 mm~40 mm。
242. 对板件进行热收缩时，要先从（ A ）。
- A. 最高点位置开始
B. 中间位置开始
C. 最低点位置开始
243. 用氧乙炔火焰进行热收缩时，焰心到金属板的距离是（ A ）。
- A. 3 mm
B. 10 mm
C. 20 mm
244. 热收缩操作时，对金属收缩部位进行冷却的条件是（ C ）。
- A. 当板件呈现鲜红色时
B. 当板件呈现暗红色时
C. 当板件上的红色消失后
245. 校正铝板时，一般建议采用的操作方法是（ B ）。
- A. 铁锤在垫铁上的敲击法
B. 铁锤不在垫铁上的敲击法
C. 以上两种方法都行

261. 车身上的普通钎焊与电弧钎焊可以通过钎焊金属的颜色来识别，正确的是（ A ）（ II ）
- 普通钎焊区域是黄铜色的，而电弧钎焊区域是淡紫铜色的
 - 普通钎焊区域是淡紫铜色的，而电弧钎焊区域是黄铜色的
 - 普通钎焊区域是淡紫色的，而电弧钎焊区域是黄色的
262. 分离车身上电弧钎焊焊接板件的方法是（ A ）。
- 砂轮切除
 - 钻头切割
 - 氧乙炔焊枪或氧丙烷焊枪熔化
263. 新更换车身板件的清洁很重要，原因是（ B ）。
- 妨碍板件对齐
 - 影响焊接强度
 - 影响配合尺寸
264. 当切割门槛板时，为了避免切割到中立柱下面的加强件，应离中立柱（ C ）。
- 30 mm 处进行切割
 - 40 mm 处进行切割
 - 50 mm 处进行切割
265. 门槛板对接时，为了焊透下面的板件，要留出（ B ）。
- 1.0 mm~1.5 mm 的缝隙
 - 1.5 mm~3 mm 的缝隙
 - 3 mm~3.5 mm 的缝隙
266. 门槛板内的插入件要用（ C ）。
- 点焊固定
 - 定位焊固定
 - 塞焊固定
267. 门槛板在更换时可以采用搭接连接的是（ A ）。
- 门槛外板
 - 门槛加强板
 - 门槛内板
268. 前立柱如果使用插入件，其长度应该是（ B ）。
- 50 mm ~100 mm
 - 100 mm ~150 mm
 - 150 mm ~200 mm
269. 对车身上立柱进行切割时，下面操作正确的是（ B ）。
- 在外件上，在 D 环固定点加强件之下进行对接切割
 - 在内件上，在 D 环固定点加强件之下进行重叠切割
 - 在内件上，在 D 环固定点加强件之上进行重叠切割
270. 门槛板内插入件的长度一般是（ B ）。（ II ）
- 10 mm~15 mm
 - 15 mm~30 mm
 - 30 mm~40 mm
271. 前立柱切割时，两条切割线的距离不得小于（ A ）。
- 50 mm
 - 100 mm
 - 200 mm
272. 车身封闭梁不能采用的连接方式是（ B ）。（ II ）
- 插入件对接
 - 搭接
 - 偏置对接
273. 对车地板进行更换连接时，下面方法错误的是（ B ）。
- 不能切割座椅安全带的固定位置
 - 后部地板搭接在前板下
 - 搭接部位用塞焊焊接

274. 新更换的车身板件要进行塞焊或电阻点焊，焊点的分配应（ B ）。
- A. 先决定中间的位置，再分配其余的焊点数
 - B. 先决定两端的位置，再分配其余的焊点数
 - C. 从一端开始逐个分配
275. 当车身加强件错误切割的尺寸超过某值时，即使修复好了，也会影响其强度，这个数值是（ C ）。
- A. 4 mm
 - B. 5 mm
 - C. 6 mm
276. 前纵梁在切割时，到前围板的距离大约是（ A ）。
- A. 300 mm~350 mm
 - B. 350 mm~400 mm
 - C. 250 mm~300 mm
277. 最快速拆卸车门外板的方法是（ C ）。
- A. 等离子切割
 - B. 焊点转除钻
 - C. 砂轮磨削
278. 安装新车门面板前要使用密封剂，涂抹密封剂的厚度是（ B ）。
- A. 2 mm
 - B. 3 mm
 - C. 4 mm
279. 车身修理时等离子切割使用的气体是（ A ）。
- A. 空气
 - B. 氩气
 - C. 氮气
280. 下列部件损坏后不可以切割更换，要求整体更换的是（ C ）。
- A. 门槛板
 - B. 前纵梁
 - C. 车门加强梁
281. 更换的车身板件采用搭接连接时，板件的搭接宽度是（ B ）。
- A. 25 mm~30 mm
 - B. 18 mm~24 mm
 - C. 10 mm~15 mm
282. 必须用测量的方式进行更换安装的部件是（ C ）。
- A. 车门外板
 - B. 后侧围板
 - C. 水箱框架
283. 新更换的车门外板的边缘弯至距内板（ A ）。
- A. 30 mm 时开始使用折边工具
 - B. 40 mm 时开始使用折边工具
 - C. 50 mm 时开始使用折边工具
284. 车身行李箱地板在更换时可以采用的连接方式是（ A ）。
- A. 搭接
 - B. 对接
 - C. 偏置对接
285. 切割纵梁时，车轮罩侧和发动机侧的切割线之间的最佳距离是（ A ）。
- A. 50 mm~70 mm
 - B. 75 mm~125 mm
 - C. 130 mm~150 mm
286. 下列属于封闭梁结构的部件是（ B ）。
- A. 后顶侧板
 - B. 前纵梁
 - C. 地板
287. 可以使用偏置对接连接的车身板件是（ A ）。
- A. 前立柱
 - B. 后纵梁
 - C. 门槛板

288. 可以使用搭接连接的车身板件是 (B)。
- A. 前立柱
B. 后纵梁
C. 前纵梁
289. 对前纵梁切割操作时, 错误的操作是 (B)。
- A. 不能切割有波纹或凹痕加工的表面
B. 为了保证整个前纵梁的吸能效果, 必须更换整个纵梁
C. 可以在规定区域进行切割
290. 车架的纵梁截面形状通常有 (A)。
- A. U形槽截面
B. X形截面
C. 槽形截面
291. 车架的纵梁截面形状通常有 (B)。
- A. X形截面
B. 箱形截面
C. 槽形截面
292. 不是车架的纵梁截面形状的是 (B)。
- A. U形槽截面
B. X形截面
C. 箱形截面
293. 不是车架的纵梁截面形状的是 (B)。
- A. U形槽截面
B. 槽形截面
C. 箱形截面
294. 前置前驱横置发动机的车身结构与前置后驱车身结构上有明显不同的部件是 (A)。
- A. 前纵梁
B. 中间梁
C. 前立柱
295. 前置前驱横置发动机的车身结构与前置后驱车身结构上有明显不同的部件是 (C)。
- A. 前立柱
B. 中间梁
C. 下围板
296. 前置前驱横置发动机的车身结构与前置后驱车身结构上相同的部件是 (B)。
- A. 前纵梁
B. 中间梁
C. 下围板
297. 前置前驱横置发动机的车身结构与前置后驱车身结构上相同的部件是 (B)。
- A. 前纵梁
B. 前立柱
C. 下围板
298. 整体式车身上由高强度钢制造的部件有 (B)
- A. 翼子板
B. 中立柱
C. 车顶板
299. 整体式车身上由高强度钢制造的部件有 (B)
- A. 翼子板
B. 前立柱
C. 车顶板
300. 整体式车身上不是由高强度钢制造的部件有 (C)
- A. 前立柱
B. 中立柱
C. 车顶板
301. 整体式车身上不是由高强度钢制造的部件有 (A)
- A. 翼子板
B. 中立柱
C. 前立柱
302. 整体式车身上没有有吸能区设计的部件有 (B)。
- A. 前纵梁
B. 车顶板
C. 后纵梁

335. 镀锌钢板防腐不正确的是 (B)。
 A. 锌层先腐蚀来防止钢板生锈 B. 不能阻断空气接触钢板
 C. 电化学保护
336. 镀锌钢板防腐不正确的是 (A)。
 A. 不能防止钢板生锈 B. 阻断空气接触钢板
 C. 电化学保护
337. 下面哪个不是铝车身的优点 (A)。
 A. 强度高 B. 质量轻
 C. 防腐性能好
338. 下面哪个不是铝车身的优点 (B)。
 A. 环保 B. 塑性好
 C. 防腐性能好
339. 下面哪个是铝车身的优点 (C)。
 A. 强度高 B. 塑性好
 C. 防腐性能好
340. 下面哪个是铝车身的优点 (B)。
 A. 强度高 B. 防腐性能好
 C. 塑性好
341. 下面哪个是铝车身的优点 (C)。
 A. 强度高 B. 可加工性好
 C. 环保
342. 对车身进行检查时发现车身板件有锐利的边缘, 处理方法是 (A)。
 A. 贴上胶带 B. 切割掉
 C. 等修理时再处理
343. 对车身进行检查时发现车身板件有锐利的边缘, 处理方法是 (C)。
 A. 等修理时再处理 B. 切割掉
 C. 锉刀磨平
344. 对车身进行检查时发现车身板件有锐利的边缘, 不正确的处理方法是 (B)。
 A. 贴上胶带 B. 切割掉
 C. 锉刀磨平
345. 对车身进行检查时发现车身板件有锐利的边缘, 不正确的处理方法是 (C)。
 A. 贴上胶带 B. 锉刀磨平
 C. 等修理时再处理
346. 对车身进行检查时发现车身板件有锐利的边缘, 处理方法是 (C)。
 A. 等修理时再处理 B. 切割掉
 C. 带式打磨机打磨平
347. 车身诊断分析时, 要断开蓄电池的原因是 (B)。
 A. 防止漏电 B. 保护电气系统
 C. 防止触电
348. 车身诊断分析时, 要断开蓄电池的原因是 (C)。
 A. 防止漏电 B. 防止触电
 C. 防止起火
349. 车身诊断分析时, 要断开蓄电池的不正确原因是 (A)。
 A. 防止漏电 B. 保护电气系统
 C. 防止起火
350. 车身诊断分析时, 要断开蓄电池的不正确原因是 (C)。
 A. 防止起火 B. 保护电气系统
 C. 防止触电

351. 车身诊断分析时，要断开蓄电池的原因是 (B)。
- A. 防止漏电
B. 防止电脑短路
C. 防止触电
352. 横向行驶的车辆撞在纵向行驶的车辆的中部，横向行驶的车辆变形有 (A)。
- A. 车身后部压缩变形
B. 车身后部弯曲变形
C. 车身后部左右弯曲变形
353. 横向行驶的车辆撞在纵向行驶的车辆的中部，横向行驶的车辆变形有 (C)。
- A. 车身后部压缩变形
B. 车身后部弯曲变形
C. 车身后部左右弯曲变形
354. 横向行驶的车辆撞在纵向行驶的车辆的中部，横向行驶的车辆不会发生的变形有 (B)。
- A. 车身后部压缩变形
B. 车身后部弯曲变形
C. 车身后部左右弯曲变形
355. 横向行驶的车辆撞在纵向行驶的车辆的中部，横向行驶的车辆不会发生的变形有 (B)。
- A. 车身后部压缩变形
B. 车身后部弯曲变形
C. 车身后部左右弯曲变形
356. 横向行驶的车辆撞在纵向行驶的车辆的中部，横向行驶的车辆不会发生的变形有 (C)。
- A. 车身后部压缩变形
B. 车身后部左右弯曲变形
C. 车身后部弯曲变形
357. 确定车架变形的的方法，不正确的有 (C)。
- A. 检查车门门槛板与车架前后之间的空间尺寸
B. 检查前翼板与轮罩前后之间的空间尺寸
C. 检查车门缝隙
358. 确定车架变形的的方法有 (A)。
- A. 检查车门门槛板与车架前后之间的空间尺寸
B. 检查保险杠左右两边的尺寸
C. 检查车门缝隙
359. 确定车架变形的的方法有 (C)。
- A. 检查保险杠左右两边边沿的尺寸
B. 检查车门缝隙
C. 检查保险杠上的后孔到前车架横梁之间左右尺寸
360. 确定车架变形的的方法有 (B)。
- A. 检查保险杠左右两边边沿的尺寸
B. 检查前翼板与轮罩前后之间的空间尺寸
C. 检查车门缝隙
361. 确定车架变形的的方法，不正确的有 (A)。
- A. 检查保险杠左右两边边沿的尺寸
B. 检查前翼板与轮罩前后之间的空间尺寸
C. 检查车门门槛板与车架前后之间的空间尺寸
362. 汽车顶部坠物，会造成某些部件的损伤，这些部件有 (A)。
- A. 中立柱
B. 挡泥板
C. 纵梁
363. 汽车顶部坠物，会造成某些部件的损伤，这些部件有 (C)。
- A. 纵梁
B. 挡泥板
C. 车顶板
364. 汽车顶部坠物，不会造成哪些部件的损伤 (B)。
- A. 中立柱
B. 挡泥板
C. 车顶板

381. 测量车门数据时，不能测量（ B ）。
- A. 铰链的安装点
B. 门槛裙边的中间位置
C. 门锁的安装点
382. 测量车门数据时，要测量（ B ）。
- A. 铰链的安装点
B. 顶盖纵梁的中间位置
C. 门锁的安装点
383. 车身左右前纵梁的数据可以用（ B ）。
- A. 轨道式量规进行测量
B. 通用测量系统进行测量
C. 麦弗逊撑杆式中心量规进行测量
384. 车身左右前纵梁的数据可以用（ B ）。
- A. 轨道式量规进行测量
B. 超声波测量系统进行测量
C. 麦弗逊撑杆式中心量规进行测量
385. 车身左右前纵梁的数据不可以用（ A ）。
- A. 轨道式量规进行测量
B. 通用测量系统进行测量
C. 超声波测量系统进行测量
D.
386. 车身左右前纵梁的数据不可以用（ C ）。
- A. 超声波测量系统进行测量
B. 通用测量系统进行测量
C. 麦弗逊撑杆式中心量规进行测量
387. 下哪条叙述正确（ B ）。
- A. 对角线测量正确，那么就没有变形
B. 测量要先从车身中部开始
C. 所有的尺寸都要用三维测量的方法进行
388. 下哪条叙述正确（ B ）。
- A. 对角线测量正确，那么就没有变形
B. 用轨道式量规可以测量车门、车身侧面尺寸
C. 所有的尺寸都要用三维测量的方法进行
389. 下哪条叙述不正确（ A ）。
- A. 对角线测量正确，那么就没有变形
B. 测量要先从车身中部开始
C. 用轨道式量规可以测量车门、车身侧面尺寸
390. 下哪条叙述不正确（ C ）。
- A. 用轨道式量规可以测量车门、车身侧面尺寸
B. 测量要先从车身中部开始
C. 所有的尺寸都要用三维测量的方法进行
391. 整体式车身发生轻微碰撞时，可以使用（ B ）。
- A. 通用测量系统快速测量
B. 钢卷尺快速测量
C. 专用测量头快速测量
392. 整体式车身发生轻微碰撞时，可以使用（ B ）。
- A. 通用测量系统快速测量
B. 轨道式量规快速测量
C. 专用测量头快速测量
393. 整体式车身发生轻微碰撞时，不使用（ A ）。
- A. 通用测量系统快速测量
B. 钢卷尺快速测量
C. 轨道式量规快速测量
394. 整体式车身发生轻微碰撞时，不使用（ C ）。
- A. 轨道式量规快速测量
B. 钢卷尺快速测量
C. 专用测量头快速测量

- 416、在砂痕缺陷类型中，对砂痕无要求的是（ D ）级。
A、 A B、 B C、 C D、 D
- 417、在砂痕缺陷类型中， D 级面的要求是（ A ）。
A、无要求 B、允许轻微 C、不允许 D、都不是
- 418、在砂痕缺陷类型中，不允许有任何条纹状砂痕的是（ A ）级。
A、 A B、 B C、 C D、 D
- 419、（ D ）级缺陷类型锉刀痕，不允许有严重锉刀痕。
A、 A B、 B C、 C D、 D
- 420、（ D ）级缺陷类型对起皱不要求。
A、 A B、 B C、 C D、 D
- 421、波浪缺陷类型（ A ）级，不允许有波浪。
A、 A B、 B C、 C D、 D
- 422、A 级波浪缺陷类型对波浪的要求是（ B ）。
A、不要求 B、不允许 C、允许轻微 D、允许严重
- 423、波浪缺陷类型（ D ）级，对波浪问题不要求。
A、 A B、 B C、 C D、 D
- 424、D 级缺陷类型对波浪问题的要求（ A ）。
A、不要求 B、不允许 C、允许轻微 D、允许严重
- 425、（ D ）级缺陷类型不允许有严重划伤。
A、 A B、 B C、 C D、 D
- 426、缺陷类型凹凸点（ A ）级，手摸、光照均不允许有凹凸点。
A、 A B、 B C、 C D、 D
- 427、在划伤缺陷类型中质量部要求的是（ E ）级。
A、 A B、 B C、 C D、 D E、 E
- 428、盘式砂轮机进行打磨时与材料所成的理想角度错误的是（ B ）
A、15° B、25° C、5° D、10°
- 429、薄板通常指板厚 3MM 以下，但在汽车的钣金精加工作业里指的是板厚在（ D ）以下的钢板即可。
A、0.6MM 以下 B、0.8MM 以下 C、1.0MM 以下 D、都不对
- 430、气体保护焊喷嘴与焊点之间的距离错误的是（ C ）
A、10MM B、15MM C、25MM D、13MM
- 431、气体保护焊喷嘴与焊点之间的距离正确的是（ B ）
A、35MM B、15MM C、25MM D、30MM
- 432、外板精修作业步骤如下（ B ）
A、把握不良状况—检查—决定精修方法—精修—确认检查
B、检查—把握不良状况—决定精修方法—精修—确认检查
C、决定精修方法—检查—把握不良状况—精修—确认检查
D、以上都是错的
- 433、外板精修作业步骤如下：（ A ）、把握不良状况、决定精修方法、精修、确认检查。
A、检查 B、油石打磨 C、砂纸打磨 D、以上都是错的
- 434、车身上用的钢材类型是（ D ）
A、低碳钢 B、高碳钢 C、铜 D、以上都不是
- 435、冲压件外板存在质量缺陷的常用检查方法有（ B ）
A、用游标卡尺检查 B、目视手摸检查 C、用三坐标检查 D、以上都不是
- 436、钣金锉刀使用时注意要点有（ C ）
A、钣金锉刀的弧度 B、加压力 C、研削方向 D、研削角度 E、都是
- 437、钣金锉刀使用时注意要点不包括（ B ）
A、钣金锉刀的弧度 B、减压力 C、研削方向 D、研削角度

- 438、发盖外板属于（ A ）级
A、 A B、 B C、 C D、 D
- 439、侧围门框内侧属于（ B ）级
A、 A B、 B C、 C D、 D
- 440、在车身内部及打开侧门时能看得见的部位，根据白车身的等级分类应为（ C ）级
A、 A B、 B C、 C D、 D
- 441、前翼子板流水槽属于（ C ）级
A、 A B、 B C、 C D、 D
- 442、车门内板遮盖部位属于（ D ）级
A、 A B、 B C、 C D、 D
- 443、车身底板下侧部位属于（ D ）级
A、 A B、 B C、 C D、 E
- 444、冲压外板返修目前都是用（ D ）砂纸来进行精加工
A、 #80 B、 #60 C、 #30 D、 #120
- 445、打磨机可分为（ D ）
A、 转子式打磨机 B、 皮带式打磨机 C、 轨道式打磨机 D、 以上都是
- 446、以下哪些是气保焊机的组成部分（ C ）
A、 以上都不是 B、 铁丝 C、 焊枪 D、 供油系统
- 447、主要用于修理车身线条的弯曲部位的工具是（ A ）
A、 钣金镊子 B、 铁丝 C、 焊枪 D、 控制系统
- 448、修理外板凸包先使用到的工具是（ A ）
A、 钣金锤 B、 铁丝 C、 焊枪 D、 控制系统
- 449、前挡风玻璃更换后，不需检查（ ）。
A、 漏水 B、 与左右 A 柱间隙 C、 雨刮工作 D、 大灯灯光
- 450、修复零件拉薄拉裂最先采用的步骤是（ C ）
A、 钣金锤敲平 B、 直接砂轮机抛光 C、 焊接补焊 D、 都不是
- 451、对于非常小的凸点问题可以直接（ B ）
A、 钣金锤敲平 B、 砂轮机抛光 C、 焊接补焊 D、 都不是
- 452、在砂纸的背面写有 80#、60#、30#等标记，数字编号越大，表示沙粒（ A ）
A、 越小 B、 越大 C、 不变 D、 以上都不对
- 453、在砂纸的背面写有 80#、60#、30#等标记，数字编号越小，表示沙粒（ B ）
A、 越小 B、 越大 C、 不变 D、 以上都不对
- 454、在冲压件外板精加工作业中，必须要精修的缺陷（ D ）
A、 拉毛 B、 划伤 C、 麻点 D、 以上都是
- 455、打磨机的标准移动速度是（ A ）
A、 3—5cm/min B、 5—7cm/min C、 7—9cm/min D、 以上都是
- 456、使用锉刀返修时，当返回到跟前时要（ A ）
A、 松开力气 B、 加大压力 C、 不变 D、 以上都是
- 457、转子式打磨机能够使表面呈现（ A ）
A、 平整，均一 B、 粗糙 C、 不变 D、 以上都是
- 458、打磨机可除去在冲压过程中产生的（ D ）
A、 小波浪 B、 褶皱 C、 划伤 D、 以上都是
- 459、使用打磨机时磨削热会产生（ C ）现象
A、 没变化 B、 硬化 C、 变形 D、 以上都是
- 460、对打磨机施加的压力大时，表面光泽度会变（ B ）
A、 没变化 B、 粗糙 C、 光滑 D、 以上都是
- 461、如果使用打磨机时，施加的压力加大，就会导致旋转速度（ B ）
A、 不变 B、 下降 C、 上升 D、 以上都是

- 462、使用打磨机时，施加的压力降低，打磨机旋转速度（ C ）
A、不变 B、下降 C、上升 D、以上都是
- 463、当打磨机圆盘的直径越大，圆盘端部的振动也会（ B ）
A、不变 B、增大 C、减小 D、以上都是
- 464、使用钣金锉刀，若用力太强则（ A ）
A、加大粗糙度 B、光滑 C、不变 D、以上都是
- 465、使用钣金锉刀，应该用（ B ）握牢，防止左右摇晃
A、左手 B、双手 C、右手 D、单手
- 466、在外板上不容易发现的不良，通过涂装后，表面的凸凹、伤痕、变形等反而（ A ）
A、容易看到 B、不容易看到 C、看不到 D、以上都不对
- 467、白车身的表面质量可按人的视觉能力划分为（ C ）等级
A、3个 B、4个 C、5个 D、6个
- 468、白车身的表面质量可按人的视觉能力划分为5个等级，其中不包括（ ）
A、A面 B、C面 C、E面 D、F面
- 469、外板缺陷类型有（ C ）种。
A、9 B、10 C、11 D、12
- 470、打磨机试行运转，气体的出口（ A ）
A、不可以向着人的方向 B、没要求 C、以上说法都对 D、向着人的方向
- 471、垫块的使用方法，敲打时，垫块需与（ D ）对合
A、打磨机 B、锉刀 C、以上说法都对 D、铁锤
- 472、垫块的使用方法，敲打时，垫块需与铁锤（ D ）
A、成一定角度 B、靠在一起 C、错开 D、对合
- 473、对各等级外板表面的质量要求质量存在不同理解时，以（ B ）为准。
A、 质量管理部质检员的判断 B、冲压的样件 C、以往的老经验 D、都不对
- 474、冲压件毛刺的质量要求是（ A ）。
A、0.3mm 以内 B、0.5mm 以内 C、以经验判断 D、都不对
- 475、冲压件划伤的质量要求是（ B ）。
A、手摸确定 B、挂不住指甲 C、以经验判断 D、以样件为准
- 476、冲压件质量要求挂不住指甲的是（ A ）。
A、划伤 B、凹凸点 C、起皱 D、拉薄
- 477、冲压件拉薄的质量要求是（ C ）。
A、不大于板厚的 10% B、不大于板厚的 20% C、不大于板厚的 30% D、都不对
- 478、下面选项中在冲压件拉薄的质量要求范围内的是（ C ）。
A、板厚的 20% B、板厚的 35% C、板厚的 40% D、都不对
- 479、下面选项中超出冲压件拉薄的质量要求范围内的是（ C ）。
A、板厚的 10% B、板厚的 20% C、板厚的 30% D、板厚的 40%
- 480、返修件的自检频率为（ A ）
A、每件必检 B、50 件检查一次 C、100 件检查一次 D、不用检查
- 481、外板返修件质检巡检频率为（ B ）
A、每件必检 B、50 件检查一次 C、100 件检查一次 D、不用检查
- 482、内板返修件质检巡检频率为（ C ）
A、每件必检 B、50 件检查一次 C、100 件检查一次 D、不用检查
- 483、零件经返修确认后合格后应先（ A ）
A、涂油 B、装箱 C、先放置在返修架上 D、都不对
- 484、零件经（ A ）后再涂油。
A、返修确认合格 B、返修 C、砂纸抛光 D、都不对
- 485、装箱满后更换标识卡颜色应为（ A ）
A、白色 B、黄色 C、不更换 D、都不对

- 486、零件装箱满后应先（ A ）
 A、更换标识卡 B、叉入库存 C、都可以 D、都不对
- 487、BH 件料箱悬挂的标识卡颜色应为（ B ）
 A、白色 B、黄色 C、红色 D、黑色
- 488、（ B ）件料箱悬挂黄色标识卡。
 A、BH B、合格 C、都可以 D、都不行
- 489、合格件料箱悬挂的标识卡颜色应为（ A ）
 A、白色 B、黄色 C、红色 D、黑色
- 490、返修过程中，是否可以叠双料返修（ B ）
 A、可以 B、不可以 C、内板可以，外板不可以 D、不知道
- 491、装满箱的料框最多可以叠几层（ B ）
 A、一层 B、两层 C、三层 D、都可以
- 492、返修时使用的料框最多可以叠几层（ A ）
 A、一层 B、两层 C、三层 D、都可以
- 493、维修凸包时，说法正确的是（ A ）
 A、从正面敲打 B、从底部冲起 C、直接锉刀打磨 D、都不对
- 494、维修（ A ）时，应从正面敲打。
 A、凸包 B、凹包 C、起皱 D、拉薄
- 495、维修凹包时，说法正确的是（ B ）
 A、从正面敲打 B、从底部冲起 C、直接锉刀打磨 D、都不对
- 496、维修（ B ）时，应从底部冲起。
 A、凸包 B、凹包 C、起皱 D、拉薄
- 497、汽车的板金精加工作业，薄板通常指板厚（ B ）以下
 A、2mm B、3mm C、4mm D、5mm
- 498、在返修板件的过程中，要尽量避免直接敲打（ B ）
 A、直接损伤部 B、间接损伤部 C、敲哪都行 D、都不对
- 499、在返修板件的过程中，要尽量避免直接敲打（ B ）损伤部
 A、直接 B、间接 C、敲哪都行 D、都不对
- 500、在返修板件的过程中，应该直接敲打（ A ）
 A、直接损伤部 B、间接损伤部 C、敲哪都行 D、都不对