



|                      |    |
|----------------------|----|
| 始動装置                 | 44 |
| 始動装置／整備              |    |
| 充電装置                 | 45 |
| オルタネータ               |    |
| 点火装置 [1]             | 46 |
| イグニッション・コイル／スパーク・プラグ |    |
| 点火装置 [2]             | 47 |
| スパーク・プラグ             |    |
| 点火装置 [3]             | 48 |
| 予熱装置                 |    |

## シャシ

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| 動力伝達装置 [1]                            | 49 |
| クラッチ／クラッチ (二輪車)                       |    |
| 動力伝達装置 [2]                            | 50 |
| トランスミッション                             |    |
| 動力伝達装置 [3]                            | 51 |
| マニュアル・トランスミッション                       |    |
| 動力伝達装置 [4]                            | 52 |
| ブラネタリ・ギヤ・ユニット／油圧制御装置                  |    |
| 動力伝達装置 [5]                            | 53 |
| トランスミッション (二輪)                        |    |
| 動力伝達装置 [6]                            | 54 |
| プロペラ・シャフト、ドライブ・シャフト及び<br>ユニバーサル・ジョイント |    |
| 動力伝達装置 [7]                            | 55 |
| 駆動装置 (二輪) /<br>ファイル・ギヤ及びディファレンシャル     |    |
| アクスル及びサスペンション [1]                     | 56 |
| アクスル及びサスペンション                         |    |
| アクスル及びサスペンション [2]                     | 57 |
| スプリング                                 |    |
| アクスル及びサスペンション [3]                     | 58 |
| ショック・アブソーバ /<br>アクスル及びサスペンション (二輪)    |    |
| ステアリング装置 [1]                          | 59 |
| ステアリング・ギヤ機構 / ステアリング・リンク機構            |    |
| ステアリング装置 [2]                          | 60 |
| ステアリング・リンク機構 / パワー・ステアリング             |    |
| ホイール及びタイヤ [1]                         | 61 |
| ホイール及びタイヤ / タイヤ                       |    |
| ホイール及びタイヤ [2] /<br>ホイール・アライメント [1]    | 62 |
| タイヤ / 整備 / ホイール・アライメント                |    |
| ホイール・アライメント [2]                       | 63 |
| ホイール・アライメント / キャンバの測定・調整              |    |

|                        |    |
|------------------------|----|
| ブレーキ装置 [1]             | 64 |
| マスタ・シリンダ / ドラム・ブレーキ    |    |
| ブレーキ装置 [2]             | 65 |
| ディスク・ブレーキ / ブレーキ液      |    |
| ブレーキ装置 [3]             | 66 |
| 真空式制動倍力装置 / パーキング・ブレーキ |    |
| フレーム及びボデー              | 67 |
| フレーム及びボデー              |    |

## シャシ電気装置

|                         |    |
|-------------------------|----|
| 灯火装置 / 警報装置             | 68 |
| 灯火装置 / 警報装置             |    |
| 冷暖房装置 [1]               | 69 |
| 冷暖房装置                   |    |
| 冷暖房装置 [2] / 燃料及び潤滑剤 [1] | 70 |
| 冷暖房装置 / 軽油 / 潤滑剤        |    |
| 燃料及び潤滑剤 [2]             | 71 |
| 潤滑剤                     |    |

## 点検・整備

|                       |    |
|-----------------------|----|
| 点検・整備                 | 72 |
| エンジンの点検・整備            |    |
| サーキットテストの活用 [1]       | 73 |
| サーキットテストの活用 / 電気回路の電圧 |    |
| サーキットテストの活用 [2]       | 74 |
| 電気回路の電圧               |    |

## 法令

|                              |    |
|------------------------------|----|
| 法令 / 車両法 [1]                 | 75 |
| 車両法                          |    |
| 法令 / 車両法 [2]                 | 76 |
| 車両法                          |    |
| 法令 / 保安基準 [1]                | 77 |
| 保安基準 (車体構造)                  |    |
| 法令 / 保安基準 [2]                | 78 |
| 保安基準 (灯火類) / 保安基準 (二輪) (灯火類) |    |
| 法令 / 保安基準 [3]                | 79 |
| 保安基準 (灯火類)                   |    |
| 解答一覧                         | 80 |



|            |    |        |
|------------|----|--------|
| エンジン本体 [9] | 氏名 | 正解 /12 |
|------------|----|--------|

■バルブ機構 (P68～P70)

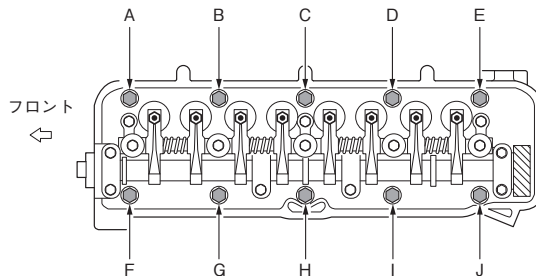
【1】バルブ機構に関する記述として、適切なものには○を、適切でないものには×を記入しなさい。

- 1. エキゾースト・バルブのバルブ・ヘッドの外径は、一般に排気効率を向上させるため、インテーク・バルブより大きい。
- 2. 一般に、インテーク・バルブのバルブ・ヘッドの外径は、吸入混合気量を多くするため、エキゾースト・バルブより大きくなっている。
- 3. バルブ・スプリングには、高速時の異常振動などを防ぐため、シリンダ・ヘッド側のピッチを広くした不等ピッチのスプリングが用いられている。
- 4. バルブ・スプリングの材料は、耐熱ばね鋼が用いられている。
- 5. バルブ・シート・リングは、バルブ・ステムと密着し燃焼室の気密を保持する部分である。
- 6. タイミング・チェーン又はタイミング・ベルトの張り具合を適切な状態にし、バルブ・タイミングを適正に保つと共に、たわみによる騒音を防ぐためにテンションが設けられている。
- 7. カムシャフト・タイミング・スプロケットの回転速度は、クランクシャフト・タイミング・スプロケットの2倍である。
- 8. カムシャフト・タイミング・スプロケットは、クランクシャフト・タイミング・スプロケットの1/2の回転速度で回る。
- 9. カムシャフトのカムの形状は卵形状で、カムの長径をカム・リフトという。
- 10. カムシャフトのカムの長径と短径との差をカム・リフトという。
- 11. カムシャフトのカムの長径と短径との差をクラッシュ・ハイトという。

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |

■シリンダ・ヘッドの取り付け (P73)

【2】図に示すシリンダ・ヘッド・ボルトの締め付け順序を記入しなさい。



→ → → → → → → → →

エンジン

|                |    |        |
|----------------|----|--------|
| エンジン電気装置 [ 1 ] | 氏名 | 正解 / 8 |
|----------------|----|--------|

■ バッテリー (P139～P141)

【1】 充電された状態から放電状態になったときの鉛バッテリーに関する記述として、適切なものには○を、適切でないものには×を記入しなさい。

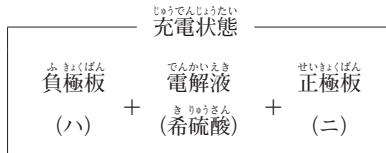
- 1. 負極板の活物質は、海綿状鉛から硫酸鉛に変化する。
- 2. 負極板の活物質は、硫酸鉛から二酸化鉛に変化する。
- 3. 正極板の活物質は、硫酸鉛から二酸化鉛に変化する。
- 4. 正極板の活物質は、二酸化鉛から海綿状鉛に変化する。

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
|   |   |   |   |

エンジン  
電気装置

【2】 鉛バッテリーに関する次の各文の(イ)～(ニ)にあてはまる適切な語句を記入しなさい。

- 1. 電解液は、バッテリーが完全充電状態のとき、液温(イ)に換算して、一般に比重(ロ)のものが使用されている。
- 2. 充電された鉛バッテリーは、負極板は(ハ)、正極板は(ニ)で電解液の希硫酸との間の化学反応により電気エネルギーを取り出すことができる。



|   |   |
|---|---|
| 1 |   |
| イ | □ |
| 2 |   |
| ハ | ニ |

|            |    |        |
|------------|----|--------|
| 動力伝達装置 [1] | 氏名 | 正解 /10 |
|------------|----|--------|

■ クラッチ (P166～P169)

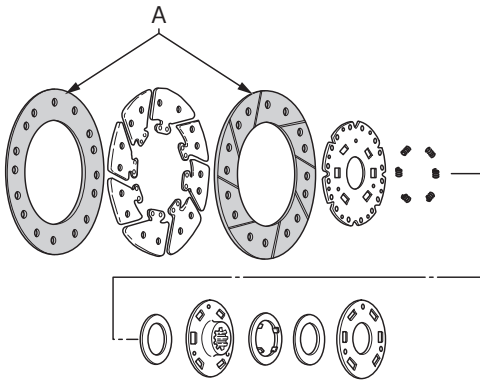
【1】ダイヤフラム・スプリング式クラッチに関する記述として、適切なものには○を、適切でないものには×を記入しなさい。

- 1. クラッチ・ディスクは、一般に単板式より複板式のほうが、伝達トルク容量を大きくできる。
- 2. クラッチ・カバーは、一般にアルミ合金をプレス加工したもので、ダイヤフラム・スプリングやプレッシャ・プレートが組み付けられている。
- 3. クラッチ・フェーシングは、適切な摩擦係数を持ち、かつ、温度に対する摩擦係数の変化が多いものが要求される。
- 4. リリーズ・ベアリングには、スラスト式のボール・ベアリングが用いられている。

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
|   |   |   |   |

シャシ

【2】図に示すクラッチ・ディスクのAの部品の名称を記入しなさい。



A

■ クラッチ (二輪車) (P170)

【3】コイル・スプリング式クラッチに関する記述として、適切なものには○を、適切でないものには×を記入しなさい。

- 1. クラッチ本体の構成部品として、クラッチ・シュー、クラッチ・レバーなどがある。
- 2. クラッチ・プレッシャ・プレートの摩擦面は、溝が切られている。
- 3. クラッチ・ドライブ・プレートの摩擦面は、滑らかに平面仕上げされている。
- 4. クラッチ・ハウジングは、ハウジングにクラッチ・スリーブ・ハブがゴム又はダンパを介してリベット止めされて組み立てられている。
- 5. クラッチ・スリーブ・ハブは、外周にスプラインが切られ、クラッチ・ドリブン・プレートの内側の歯がはめ込まれている。

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
|   |   |   |   |   |

