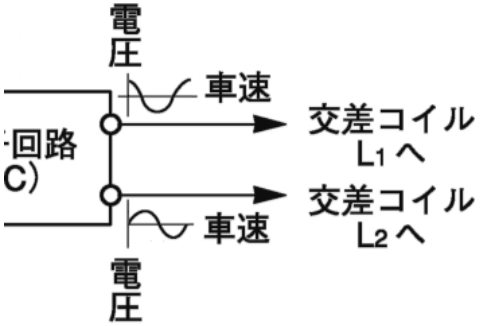
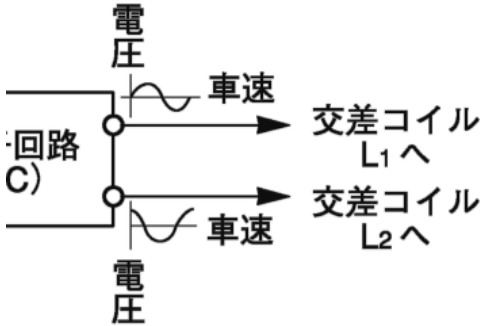


〔三級二輪自動車〕

奥付：第八版から第九版で変更した箇所（平成27年4月）

頁	箇所	内容
55	上から3行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)	ジン・オイル)や吸入空気などの温度変化により抵抗特性値
119	下から2行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)	また、単独での点滅灯を乗車状態で行えるものであってはならないもので、テール・ランプ回路に結線され
122	図VI-3	<p>図中の正弦波の形状の変更 (変更後) (変更前)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>スピードメータ</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>スピードメータ</p>  </div> </div>
134	下から10行目 (網掛け部分を追加)	国自動車技術者協会)粘度分類が広く用いられている。この分類は、表Ⅱ-1のとおりであり、粘度番号の大
135	頁最下部 (網掛け部分を追加)	(注) ILSAC とは、International Lubricant Standardization and Approval Committee 国際潤滑油標準化認証委員会の略。国際潤滑油標準化認証委員

〔三級二輪自動車〕

奥付：第七版から第八版で変更した箇所（平成 25 年 4 月）

頁	箇所	内容
134	下から 11 行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)	エンジン・オイルを粘度により分類する方法にはいろいろあるが、SAE(Society of ^{ソサイエティ} オフ ~
135	上から 4 行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)	では、1996 年 1 月 1 日より ACEA(Association ^{アソシエーション} des ^デ ~
136	上から 5~6 行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更及び追加)	ッチの滑り及びトランスミッションのギヤの耐久性低下などの不具合が発生するようになった。このため、1998 年に公益社団法人自動車技術会(Society of Automotive Engineers ^{ソサイエティ} オフ ^{オートモーティブ} エンジニアーズ ^{オブ} ^{ジャパン} of Japan)によって、1998 年に「二輪自動車-4 サ
	下から 2 行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)	(注 1) JASO とは、 ^{ジャパニーズ} ^{オートモーティブ} ^{スタンダーズ} ^{オーガニゼーション} Japanese Automotive Standards Organization(日本自動車技術会 ^{団体} 規格)の略である。

奥付：第六版から第七版で変更した箇所（平成24年5月）

頁	箇所	内容
29	図 I-30	図中の『チェーン・ガイド』を『カム・チェーン・ガイド』に名称変更
52	図 VI-2	図中の『プランジャ』と『ニードル・バルブ』の名称を入れ替え
79	図 III-1	図中の『アンダ・ブラケット』を『ローア・ブラケット』に名称変更
80	上から 3 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	ヘッド・パイプ，ハンドル回転軸(アンダ ローア・ブラケット)
	図 III-3	図中の『アンダ・ブラケット』を『ローア・ブラケット』に名称変更
118	下から 5 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	メ ンイグニション・スイッチを ON にすると，～
	下から 2 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	なお，ヘッドランプの点灯は，エンジンを始動したときに点灯するものと， メ ンイグニシ ョン・スイッチを ON にす
	図 V-4	図中の『メイン・スイッチ』を『イグニション・スイッチ』に名称変更
119	上から 4～5 行目 (傍線部分を削除)	電気回路としては，図 V-4 のように ライト・スイッチ に結線されており，このスイッチ操 作により点灯できるようになっている。
	図 V-6	図中の『メイン・スイッチ』を『イグニション・スイッチ』に名称変更
126	上から 8～9 行目 (傍線部分を削除)	(イ) ライト・スイッチ 及びディマ・スイッチの操作具合の点検 ライト・スイッチ 及びディマ・スイッチを操作したとき，～
	上から 18 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	v) ライト ディマ・スイッチの不良。
127	上から 4 行目 (傍線部分を削除)	iii) ヒューズ，ランプ・ソケット，ディマ・スイッチ， ライト・スイッチ ，バッテリー端子 の接触不良。
	上から 10 行目 (傍線部分を削除)	ライト・スイッチ を操作したとき，ヘッドランプの点灯と同時に～
	上から 13 行目 (傍線部分を削除)	i) ライト・スイッチ ，ヒューズ・ホルダ，ランプ・ソケット，～
144	下から 4～3 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	は，図 III-3 のように ステアリング・アッパ・ブラケット の締め付け部をすべて緩めた後に ステアリング・ステム・回転軸 の取り付けナットを回して行う。
	図 III-3	<ul style="list-style-type: none"> ・ 図の名称を『ステアリング・ステム・ナットの調整』から『回転軸の取り付けナットの調整』に変更 ・ 図中の『ステアリング・アッパ・ブラケット』を『アッパ・ブラケット』に名称変更 ・ 図中の『ステアリング・ステム・ナット・レンチ』を『レンチ』に名称変更
145	上から 4 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	ステアリング・ステム ローア・ブラケット及び 回転軸 の取り付け状態については， ステアリ ング・ステム の取り付けボルト及び～
	上から 6 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	ステアリング・ステム 回転軸 の軸受け部のがたについては，～