

〔三級自動車シャシ〕

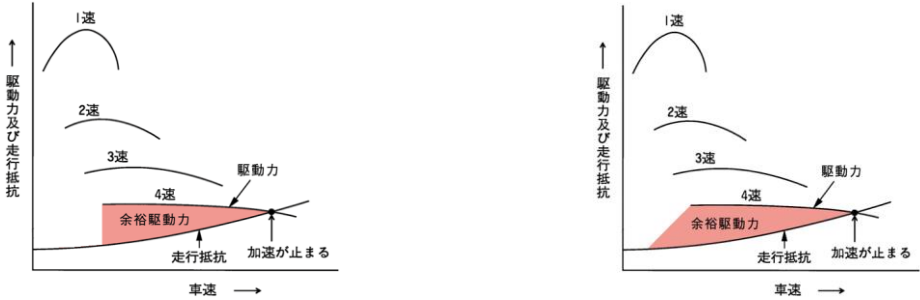
奥付：第二版から第三版で変更した箇所（平成31年3月）


頁	箇所	内容
57	上から2行目 (傍線部分を削除)	点検を行うと同時に、ピニオンと軸部付け根付近の亀裂の点検を行い、不具合のあるもの～
66	上から7行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	ばね下冊荷重を小さくできる。
	下から7行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	御式では、エア・スプリング、ECU、ハイトセンサ、マグネットチック・バルブなどとなっている。
73	図 3-32(2)	図中の『ピッチ $A \geq B$ 』を『ピッチ $A < B$ 』に名称変更
	図 3-32(3)	図中の『線径 $A \geq B$ 』を『線径 $A < B$ 』に名称変更
100	上から5～6行目 (傍線部分を削除)	② セクタ・シャフトのエンド・カバーの取り外しは、セクタ・シャフト・アジャスト・スクリュのロック・ナットを緩め、エンド・カバー取り付けボルトを外し、セクタ・シャフト・アジャスト・スクリュをねじ込んで取り外す。
	上から13行目 (網掛け部分を追加)	ボール・ナットは、スチール・ボールの転がりか～
101	下から3行目 (網掛け部分を追加)	ii) ウォーム・ベアリング・アジャスト・スクリュを少し緩めてから～
103	上から2行目 (傍線部分を削除)	⑥ アジャスト・スクリュ及びエンド・カバーを組み付ける。この場合、セクタ・シャフト・アジャスト・ス
108	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)	図 5-6 は、ISO 方式の複輪取り付けの場合で、ナット座面が平面(平座面座)のボルト穴を有する内側および外側ホイールを～
116	下から8行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	ているが、防止対策としてはタイヤの空気エア圧管理を
119	下から8行目 (網掛け部分を追加)	(イ)ホイール・ボルト、ホイール・ナットのネジ部の潤滑
	下から7～5行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	7行目・・・ JIS 方式(球座面座)の場合には、～ 6行目・・・ 座面座)に、エンジン・オイルなどの潤滑油を薄く塗布する。 5行目・・・ ISO 方式(平座面座)の場合には、～
	図 5-34 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	図の名称を変更 『図 5-34 エンジン・オイル等などの塗布部位』 『(1) JIS 方式(球座面座)の場合』 『(2) ISO 方式(平座面座)の場合』
120	上から1～2行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	(ロ) ISO 方式(平座面座)ホイールの取り付け時の留意点 ISO 方式(平座面座)の場合には、～
171	上から3行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更及び網掛け部分 を追加)	バンは、箱型の荷台で、雨にぬれると困るものを積む場合や冷凍・保冷ボデーとして～

頁	箇所	内容
215	上から4～5行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	る。CAN通信は、図のように両端に終端抵抗が付いた一対(2本)のメ イ ン・バス・ライン (CAN-H、CAN-L)に各 ECU が接続されているので、メ イ ン・バス・ラインを介して、～ <small>キャン・ハイ キャン・ロー</small>
	下から6行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	なお、前述した終端抵抗は通信信号を安定化させるために用いられ、メ イ ン・バス・ラ イン及びサブ・
	図VII-2	図中の『 <u>メ</u> イン・バス・ライン』を『 <u>メ</u> イン・バス・ライン』に名称変更
240	タ行 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	タイヤ……………103110

〔三級自動車シャシ〕

奥付：初版から第二版で変更した箇所（平成 29 年 3 月）

頁	箇所	内容
5	下から 19 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	10) リレー(断継電器)..... 194
8	図 1-4	<p>図中の『余裕駆動力』の範囲を変更 (変更後) (変更前)</p> 
52	下から 20 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	主として、亀裂について点検すると共にブリーザダ・プラグの機能を確認し、～
68	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)	ハブにかん合したドライブ・シャフトの外端部は、自動車の荷重を支えるため、半浮動式の機構が用いられており、図(2)のようにハブを介してホイールに動力を伝える。ハブは、図(2)のようにベアリングを介してナックルに取り付けられており、ナックルに掛かる自動車の荷重をホイールに伝えている。
87	下から 2～1 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	よって、ステアリング・シャフトが後方(運転席側)に突き出すことを防止すると共に、運転者が慣性でハンドルステアリング・ホイールに衝突(二次衝突)したときの～
88	上から 11 行～12 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更) 下から 3～1 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	<p>トがハンドルステアリング・ホイールと共に運転席へ突き出のを防止する。 次に、運転者などからの二次衝撃力がハンドルステアリング・ホイールの前面に～</p> $\text{ステアリング・ギヤ比(減速比)} = \frac{\text{ハンドルステアリング・ホイールの動き量(角度)}}{\text{フロント・ホイールの動き量(角度)}}$ <p>(ボール・ナット型)</p> $\text{ステアリング・ギヤ比(減速比)} = \frac{\text{ハンドルステアリング・ホイールの動き量(角度)}}{\text{ピットマン・アームの動き量(角度)}}$
89	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)	ハンドルステアリング・ホイールに伝わりやすい。
91	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)	なわち、ハンドルステアリング・ホイールに伝わらないようにする
95	図 4-22(中央図)	図中の『スタブ・シャフト』と『ウォーム・シャフト』の名称を削除
126	図 6-9(中央図)	図中の『(ウイッシュボーン型)』を『(ウィッシュボーン型)』に名称変更
158	図 7-58	図中の『ブレーキ・パッド』を『ブレーキ・パッド』に名称変更

頁	箇所	内容
186	下から 17 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	i) 救援車、バッテリー上がり車共にイグニッションキー・
194	下から 7 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	10) リレー(断継電器)
198	下から 13～12 行目 (網掛け部分を追加)	スピードメータは、自動車の速さを1時間当たりの走行距離で示す速度指示計で、総走行距離を示す積算距離計(オドメータ)と～
	下から 10 行目 (網掛け部分を追加)	両方を備えたものがある。また、積算距離計と区間距離計の表示方法には、～
	下から 8 行目 (網掛け部分を追加)	ここでは、スピードメータの表示がアナログのもので、積算距離計と区間距離計の～
199	下から 3～2 行目 (網掛け部分を追加)	(口) 積算距離計及び区間距離計 積算距離計及び区間距離計には、図IV-5のように～
	図IV-5	図の名称『積算計及び区間距離計』を『積算距離計及び区間距離計』に名称変更 図中の『積算計』を『積算距離計』に名称変更
200	上から 2 行目 (網掛け部分を追加)	機械式の積算距離計及び区間距離計は、～
	図IV-6	図中の『積算計』を『積算距離計』に名称変更
	上から 6 行目 (網掛け部分を追加)	電気式の積算距離計及び区間距離計は、～
	上から 9 行目 (網掛け部分を追加)	なお、積算距離計のデータはバッテリーを外しても～
	図IV-7	図中の『積算計』を『積算距離計』に名称変更
206	図 V-6	図中の『P ₂ 端子』から『バッテリー』間の配線を追加 (変更後) (変更前) 
210	上から 3 行目 (網掛け部分を追加)	機能を併せもち、かつ、温度設定が可能な空気調節装置(以下、エアコンという。)があるが、～
218	下から 9 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	ギヤ・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～
223	上から 20 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	iv) エンジンを始動し、アイドル状態でシフトセレクト・レバーを～
224	上から 20 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	・ エア・ブリーザダ(詰まり)