

バイク 車両検査

1 車検証、付属種類等にて車体ナンバーを確認後、車両に打刻された車体ナンバーの確認をする

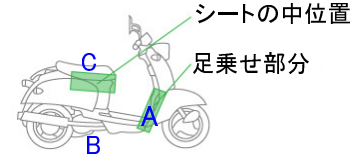


ハンドル位置より下

【位置の目安】

・ギア車 ⇒ フレームネック部分

・スクーター形状 ⇒ 基本はギア車同様、フレームに打刻がある



シートの中位置

足乗せ部分

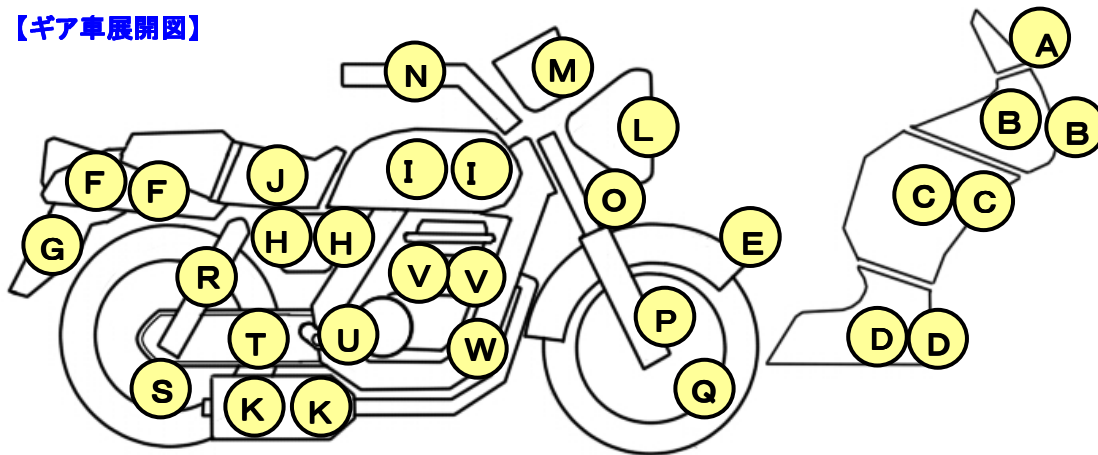
但し、スクーターの場合、カウル等に覆われており見つけ難いが、左図を参照のように、Aではインナーカウル、Bでは車両の真下部分にある場合が多い

また、ビッグスクーターではCのように、シートの中に位置するフレームに隠れている

※車体ナンバーを確認するさいには、必ず全打刻が鮮明に確認できることが必要

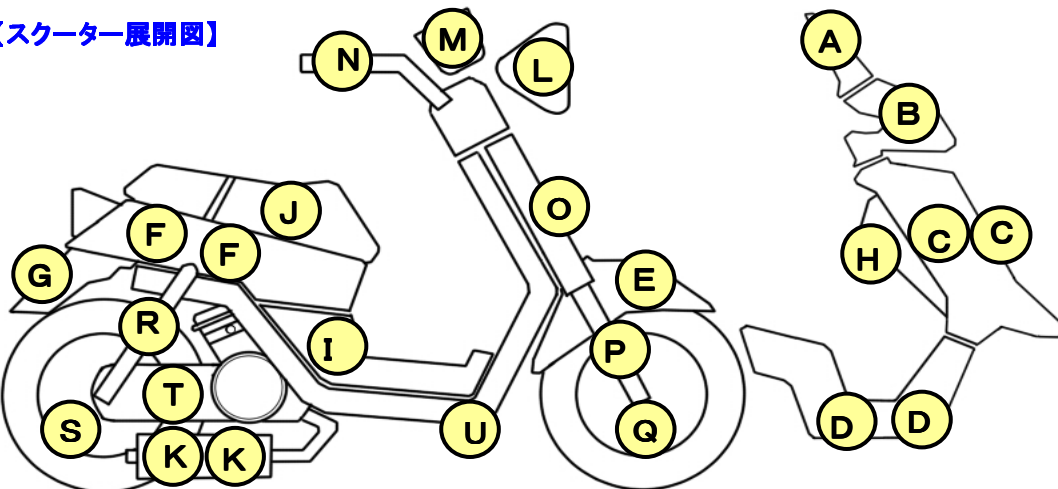
※不鮮明な打刻、1打刻だけ確認ができない場合等、出品はできないので注意が必要

【ギア車展開図】



- | | | | | |
|-----------------|----------------|--------------|--------------|--------------|
| A : スクリーン | F : リアカウル(左右) | K : マフラー(左右) | P : ボトムケース | U : ステップ |
| B : アッパーカウル(左右) | G : リアフェンダー | L : ライト | Q : フロントホイール | V : エンジン(左右) |
| C : サイドカウル(左右) | H : サイドカバー(左右) | M : メーター | R : リアサス | W : フレーム |
| D : アンダーカウル(左右) | I : タンク(左右) | N : ハンドル | S : リアホイール | |
| E : フロントフェンダー | J : シート | O : フロントフォーク | T : スイングアーム | |

【スクーター展開図】



- | | | | | |
|-----------------|---------------|-------------------|--------------|--------------|
| A : スクリーン | E : フロントフェンダー | I : ステップボード(インナー) | M : メーター | Q : フロントホイール |
| B : ライトカウル | F : リアカウル(左右) | J : シート | N : ハンドル | R : リアサス |
| C : アッパーカウル(左右) | G : リアフェンダー | K : マフラー(左右) | O : フロントフォーク | S : リアホイール |
| D : アンダーカウル(左右) | H : インナーカウル | L : ライト | P : ボトムケース | T : エンジン |
| | | | U : フレーム | |

車両をよく確認したうえで、車両にあるダメージを展開図にある○印位置と照らし合わせ、
下記表内に表記の瑕疵記号およびダメージポイントと組合せて記載を行う

瑕疵記号およびダメージポイント表

| | | | | | | |
|------|---|-------------|---|--|---|-------|
| 瑕疵記号 | A | キズ、削れ | | | T | 切れ、割れ |
| | U | へこみ | | | P | 塗装 |
| | B | キズを伴うへこみ、曲り | | | H | 変色 |
| | C | 錆、腐食 | | | X | 要交換 |
| | | | | | N | 欠品 |
| ポイント | 1 | 2 | 3 | | | |

瑕疵記号とダメージポイントによる組合せ

| 記号 | 瑕疵状態 | 記入表記ポイント | 状態内容 |
|----|-------------|----------|-------------------------|
| A | キズ、削れ | A1 | 5cm程度のキズ |
| | | A2 | 15cm程度のキズ |
| | | A3 | 15cm以上のキズ |
| U | へこみ | U1 | 3cm程度のへこみ(キズを伴うへこみも同じ) |
| | | U2 | 10cm程度のへこみ(キズを伴うへこみも同じ) |
| | | U3 | 10cm以上のへこみ(キズを伴うへこみも同じ) |
| B | 曲り、キズを伴うへこみ | B1 | 支障のない曲り |
| | | B2 | 修正にて良となる |
| | | B3 | 交換要するもの |
| C | 錆、腐食 | C1 | 磨けば目立たなくなる程度 |
| | | C2 | 全体に目立つが支障のないもの |
| | | C3 | 全体に目立ち、商品性を損なうもの |
| T | 切れ、割れ | T1 | 5cm程度の割れ又は1cm程度の欠損 |
| | | T2 | 10cm程度の割れ又は3cm程度の欠損 |
| | | T3 | 10cm以上の割れ又は5cm以上の欠損 |
| P | 塗装 | P1 | 塗装良好なもの |
| | | P2 | 塗りムラがあるもの |
| | | P3 | 再塗装要するもの |
| H | 穴 | H1 | 2cm程度の穴 |
| | | H2 | 5cm程度の穴 |
| | | H3 | H1又はH2が複数の場合 |
| N | 欠品 | | |
| X | 要交換 | | |

注意)

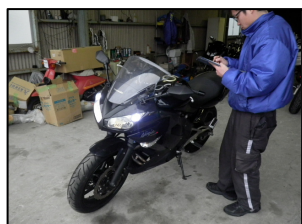
瑕疵記号“N(欠品)”および“X(要交換)”については、ポイントとの組合せは行わず、
瑕疵記号のみで表記を行う

車両の検査(チェック)

①フロント廻りのチェック



②ハンドル廻りのチェック



- ① エンジンを始動し、各メーター、警告灯類をチェック
- ② 左右のハンドルグリップ付近に付随する各スイッチの状況、作動機能状態をチェック



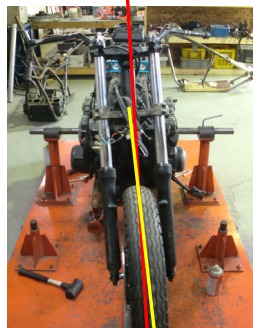
左側



右側



③フロント足廻りチェック



ポイント I

: ハンドルを直進状態にした位置で左写真内、赤線部分を基本にフロントタイヤの傾き、ズレ等を確認する。

ポイント II

: ハンドル左右に切り、左右同じ角度で切れるかを確認

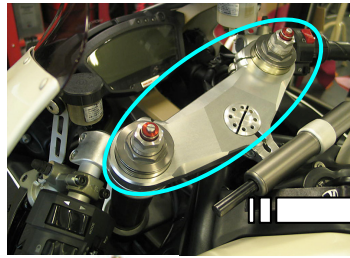
ポイント III

: ハンドルストッパー部の確認

ストッパーが変形したもの、また凹だまの状態がある場合、転倒等のおそれがあるので要注意

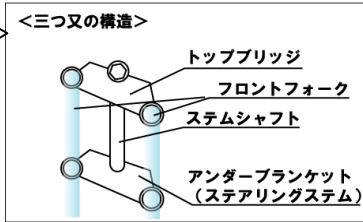


修正、交換等の修理をしている車両もあるので、注意深く見る必要がある



フロントフォークの点検

フロントフォークは左写真中、青○部分で囲んだ、トップブリッジからフロントタイヤを挟んで左右に取り付けられている部品である



フォーク曲り等にかんしては、トップブリッジからアンダーブラケットの間で曲る場合、アンダーブラケットから下で曲る場合とある



対象の部位を真横より目視し、左右のフォークが対象に曲りがない事を確認する。

- 点検1** 目視による確認
- ・ 曲り
 - ・ ヨジレ
 - ・ オイルモレ



- 点検2**
- ・ ヘタリ、抜け の確認

フロントフォーク減衰力の点検



点検要領

- 車両静止状態にて、フロントブレーキをロック
- ↓
- そのままの状態にてハンドルを強く押し込む
(ガツンと底を突いた様な状態はフォークの抜けと判断)
- ↓
- 押し込んだ状態から押し込む力を抜く
- ↓
- この動作を繰り返した時の、車両の反動状態で確認を行う。



フロントフェンダーの点検

フロントフェンダーに擦れて入るキズ等の確認
曲っている場合、押されている場合には、ハンドルを切ると正常の隙間がなくなる。



タイヤとカウルとの隙間を確認

隙間が異常に狭い場合や、広い場合は、フロント廻りが曲っている可能性が非常に大きい

ハンドル“ガタ”の点検



ハンドル“ガタ”の点検について

車両のフロント部分を持ち上げ、その状態でハンドルを左右に一杯切り切った状態より、更に力を入れ更に切った時、もう一段ハンドルが切れる感触がないかを確認する。

※スクーターも同様の要領にて行う



フロントブレーキの点検



フロントブレーキ関係の点検

点検1

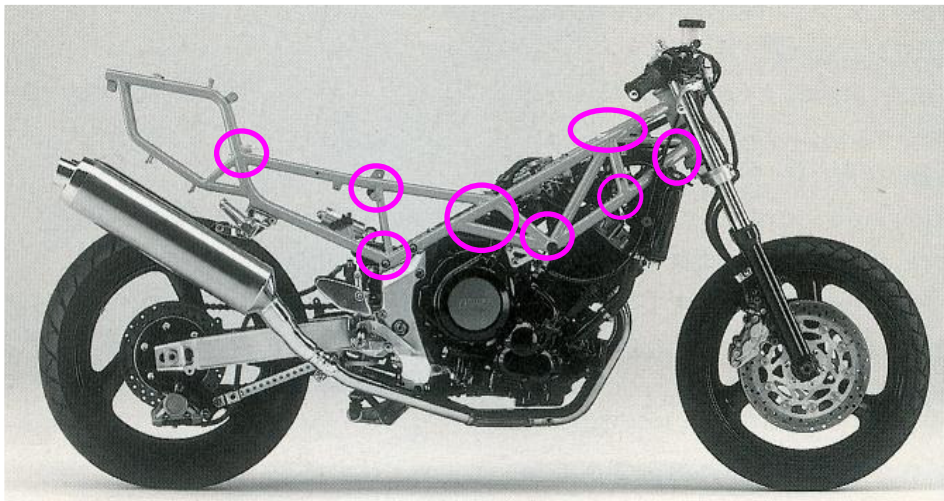
- ・ブレーキに引きずり
- ・ディスクローターの振れ(曲り)

左写真のように、車両の前輪を浮かせフロントタイヤを手で空回させた時にスムーズにタイヤが回転するかを確認する



※ タイヤが空転しているさいに
ホイールの振れ等も同時確認を行う

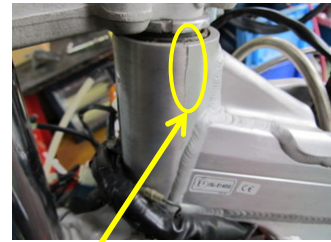
③フレームのチェック



車両のフレームを点検する場合、基本、上写真中、○で囲んだ箇所(各溶接部分)の溶接状態を確認することが基本となる。

フレームに衝撃が加わると、溶接を施した部分に塗装の割れ、塗装のはじきといった現象が現れている。但し、参照写真は車両の外装品を外した状態のため確認し易いが、実際には、外装品が取付いた状態となっているので、確認が難しい。確認のポイント箇所の把握が最も重要となる。

また、車両によっては、フレーム素材にアルミを使用しているものがある。アルミ素材の場合、鉄素材と違い、溶接部分での確認は難しいものがある。しかしながら、アルミの場合、歪、曲り等が発生している部分は廻り比べ、素材の色で白濁したような色に変化している。



アルミフレームの亀裂

アルミフレームの場合、湾曲部分に多く現われ易く、上左写真中、オレンジ色部分（アール部分）が膨らみ、白濁した色に変化している場合が多い（溶接部分の確認の重要）

ポイント バイクの場合、燃料タンクの下位置部分に多く損傷が表れる場合が多い

ダウンチューブの確認



フレームの確認を行う場合、車両の下に位置するフレーム（ダウンチューブ）、左写真中、赤○で囲んだ部分の点検も忘れずに行う。



改造による、ローダウンをした車両、オフロード車両では特に、フレーム下は重要となるので注意が必要



④リア廻りのチェック



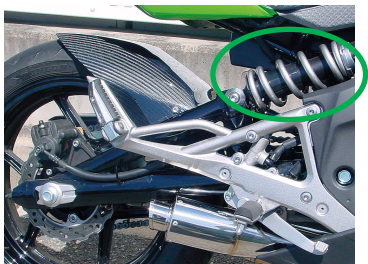
フロント廻りの確認時同様、車両の後方より車両の中心を確認する



右写真を参照、テールランプからリアタイヤにかけ中心にあることを確認する。

- ・テールランプがズれている場合 ⇒ シートレールの曲り
- ・リアタイヤがズれている場合 ⇒ スイングアームの曲がり、リアホイルの曲り等

リアサスの点検



点検1

・リアサスの抜け、へたり

左写真を参照

車両後部を下方向に上下動する。



フロントフォーク点検時同様、上下動させてその時の車両の反動状態にて確認を行う

点検2

リアタイヤ(ホイール)の点検

フロントタイヤ(ホイール)同様
リアホイールを空転させる場合、
フロントと違い、1人では危険な為、
2人作業にて確認を行う



車両にセンタースタンドが取付いた
車両であれば、センタースタンドを
立て、リアを浮かせた状態が容易
となる

点検3

ブレーキの点検

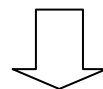
タイヤ空転させたい、同時に
ブレーキに引きずり等がないことを
確認する

また、ディスクブレーキ搭載車両では、
ディスクローターの振れ等の有無も
確認を行う

スイングアーム



改造車両では、このスイングアームを改造している車両があるので注意が必要。



⑤燃料タンクのチェック

車両の燃料タンクの蓋を開き、タンク内の様子をライト等で照らし確認をする



資料1



資料2

資料2にあるように、内部が錆による腐食等がある場合、燃料に不純物が混じり、エンジン不調等の原因となる。

また、上記状態の修理方法とし内部全体をコーティング加工する場合もある。

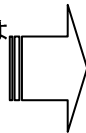


⑥エンジン関係のチェック



※修復歴のある車両等では、エンジン関係に損傷、もしくは、その修理痕が良くあるので注意が必要です。

“フィン”と呼ばれる、エンジンを冷却させる部分は、非常に欠けやすく、一番外側に面している為損傷がしやすいの、注意が必要



・エンジンを始動し、異音、白煙等無い事を確認する。



・オイル漏れの有無を確認する



・排気漏れの有無を確認する

エンジンに対するマフラー取付け部(フランジ部分)で排気漏れをするケースもある為、注意が必要



エンジンおよびミッション部分を丹念に注意深く見渡し外部に損傷等ないことを確認する。



- ・外装関係を車両から少し離れた位置で確認する。
- ・社外品、改造品等取付けられた車両ではその改造内容を詳細に書く
- ・試乗が可能な車両であれば実際に試乗をし、走行性・操縦性・ギア関係・ブレーキ関係等、機関・機構のチェックを行う