

Kontrolní test

1. Samonosná karoserie má:
 - a) žebřinový rám
 - b) nemá rám
 - c) plošinový rám
2. Použití páteřového nastavného rámu je nejvýhodnější pro:
 - a) terénní nákladní automobily
 - b) autobusy
 - c) motocykly
3. Příhradový rám se používá:
 - a) u lesního traktoru
 - b) u autobusu
 - c) u nákladního automobilu
4. Mezi odpérovane hmoty vozidla patří:
 - a) rám, karoserie, závěsy kol
 - b) rám, pérování, nápravy
 - c) rám, karoserie
5. Pneumatika s označením RADIAL STEEL je:
 - a) radiální pneumatika s ocelovým nárazníkem
 - b) radiální pneumatika s ocelovou kostrou proti průrazu
 - c) radiální pneumatika s vyztuženými boky
6. Profilové číslo pneumatiky udává v procentech:
 - a) poměr šířky k výšce pneumatiky
 - b) poměr výšky pneumatiky k vnějšímu průměru
 - c) poměr výšky profilu pláště k jeho šířce
7. Označení "TWI" na pneumatice znamená:
 - a) pneumatika je vhodná pro zimní provoz
 - b) indikátor opotřebení pneumatiky
 - c) pneumatika se může prohlubovat prořezáváním drážek
8. Bezdušová pneumatika je označena:
 - a) TUPE TYPE
 - b) TUBELESS
 - c) REGROOVABLE
9. V označení ráfků kol se jejich rozměry udávají:
 - a) v milimetrech
 - b) v anglických palcích
 - c) šířka v milimetrech a průměr v anglických palcích
10. Který z níže uvedených ráfků je ráfek prohloubený:
 - a) 9,0 – 20
 - b) 9,0 V + 22
 - c) 4,5 E × 18

11. Mezi neodpérovanou hmotu automobilu patří:

- a) rám a karoserie
- b) kola, vlastní brzdy, nápravy
- c) motor a převodovka

12. U progresivního pérování:

- a) se zvětšováním zatížení se zvyšuje tuhost pérování
- b) průhyb narůstá přímo úměrně se zatěžující silou
- c) stlačování narůstá rychleji než zatěžující síla

13. Mezi výhody pneumatického pérování patří:

- a) snadné zachycení suvných sil
- b) progresivita pérování a udržování stálé výšky karoserie nad vozovkou
- c) jednoduchá konstrukce stabilizátoru

14. Který pružící prvek umožňuje vedení nápravy:

- a) vinutá pružina
- b) hydropneumatická pružina
- c) listové pero

15. Síla nutná pro stlačení dvojčinného teleskopického tlumiče klasického provedení je:

- a) větší než síla nutná pro roztažení
- b) menší než síla nutná pro roztažení
- c) je stejná pro stlačení i pro roztažení

16. Účelem tlumičů pérování je:

- a) zachycovat suvné síly
- b) utlumit rozkmitání vozidla po přejezdu nerovnosti
- c) tlumit přenos akustického hluku od pneumatik

17. Stlačený dusík má u dvouplášťových (dvoutrubkových) plynokapalinových tlumičů za úkol:

- a) změkčit pérování tlumiče
- b) zamezit zpěnění tlumičového oleje
- c) zlepšit účinnost tlumení v krajních polohách pístnice

18. Činnost dvouplášťových (dvoutrubkových) plynokapalinových tlumičů s proměnlivým účinkem tlumení je založena na principu:

- a) odlehčovacích ventilů v pístu tlumiče
- b) obtokových drážek ve stěně válce tlumiče
- c) membrány proměnného průřezu oddělující dusík od tlumičového oleje

19. Jako mechanický stabilizátor se nejčastěji uplatní:

- a) tlumič pérování
- b) progresivní vinutá pružina
- c) zkrutná tyč

20. Panhardská tyč:

- a) má za úkol přenášet boční síly u tuhých náprav s vinutými pružinami
- b) je příčný zkrutný stabilizátor
- c) přenáší podélné suvné síly u tuhých náprav se vzduchovými pružinami

21. Hlavní konstrukční prvky nápravy McPherson jsou:
- teleskopická vzpěra, čep nápravy, příčné rameno
 - čep nápravy McPherson, nápravnice, ramena – horní a spodní
 - příčné rameno, čep nápravy, panhardská tyč, vinutá pružina s tlumičem pérování
22. Účelem příklonu rejdového čepu je:
- vymezení vůle v ložisku kola
 - snazší navracení kol do přímého směru
 - zamezení kmitání kol při vyšších rychlostech
23. Ke změně odklonu kol při propérování nedochází u nápravy:
- klikové
 - kyvadlové nezkrácené
 - lichoběžníkové
24. Konstrukce řízení pro tuhou nápravu zahrnuje:
- dvě řídící tyče
 - jednu spojovací tyč
 - dvě spojovací tyče
25. Hydraulický posilovač řízení pracuje na principu:
- tlak kapaliny vyvozený čerpadlem snižuje ovládací sílu na volant
 - tlak kapaliny vyvozený čerpadlem zajišťuje přímo řízení
 - tlak kapaliny vyvozený čerpadlem zvětšuje ovládací sílu na volant
26. Po odbrzdění kotoučové brzdy je provozní vůle mezi kotoučem a třecími segmenty zajišťována:
- vratnou pružinou
 - dovolenou axiální házivostí kotouče
 - pružnou deformací těsnícího pryžového kroužku
27. U brzdové kapaliny je nejdůležitější vlastností:
- viskozita
 - bod varu
 - hustota
28. Při použití pružinového brzdového válce provedeme odbrzdění parkovací brzdy:
- pružinou v brzdovém válci
 - vpuštěním tlakového vzduchu do brzdového válce
 - vypuštěním tlakového vzduchu z válce
29. Automatický zátěžový regulátor u vzduchotlakých brzd má za úkol:
- regulaci brzdného tlaku v závislosti na ovládací síle na pedál
 - regulaci brzdného tlaku v závislosti na adhezních podmínkách
 - regulaci brzdného tlaku v závislosti na zatížení vozidla
30. Omezovač brzdného tlaku hydraulických brzd:
- řídí v brzdové soustavě brzdný tlak předních kol
 - řídí v brzdové soustavě brzdný tlak zadních kol
 - řídí v brzdové soustavě brzdný tlak všech kol
31. Kombinovaný pružinový brzdový válec u vzduchových brzd je součástí okruhů:
- provozní a parkovací brzdy
 - parkovací a zpomalovací brzdy
 - provozní a odlehčovací brzdy

32. Podtlakový posilovač brzd u vozidla s přeplňovaným motorem odebírá podtlak:

- a) ze sacího potrubí
- b) od vývěvy poháněné motorem
- c) od kompresoru poháněného motorem

33. Pro snímání otáček kol u ABS se používá:

- a) piezoelektrický snímač
- b) indukční snímač
- c) optoelektrický snímač

34. Účelem zpomalovací (odlehčovací) brzdy je:

- a) snížit rychlost vozidla až do zastavení
- b) pouze snížit rychlost vozidla bez použití provozních brzd
- c) zabránit samovolnému rozjezdu vozidla při stání na svahu

Řešení

1. Samonosná karoserie má:
 - a) žebřinový rám
 - b) nemá rám**
 - c) plošinový rám
2. Použití páteřového nástavného rámu je nejvýhodnější pro:
 - a) terénní nákladní automobily**
 - b) autobusy
 - c) motocykly
3. Příhradový rám se používá:
 - a) u lesního traktoru
 - b) u autobusu**
 - c) u nákladního automobilu
4. Mezi odpérovane hmoty vozidla patří:
 - a) rám, karoserie, závěsy kol
 - b) rám, pérování, nápravy
 - c) rám, karoserie**
5. Pneumatika s označením RADIAL STEEL je:
 - a) radiální pneumatika s ocelovým nárazníkem**
 - b) radiální pneumatika s ocelovou kostrou proti průrazu
 - c) radiální pneumatika s vyztuženými boky
6. Profilové číslo pneumatiky udává v procentech:
 - a) poměr šířky k výšce pneumatiky
 - b) poměr výšky pneumatiky k vnějšímu průměru
 - c) poměr výšky profilu pláště k jeho šířce**
7. Označení "TWI" na pneumatice znamená:
 - a) pneumatika je vhodná pro zimní provoz
 - b) indikátor opotřebení pneumatiky**
 - c) pneumatika se může prohlubovat prořezáváním drážek
8. Bezdušová pneumatika je označena:
 - a) TUPE TYPE
 - b) TUBELESS**
 - c) REGROOVABLE
9. V označení ráfků kol se jejich rozměry udávají:
 - a) v milimetrech
 - b) v anglických palcích**
 - c) šířka v milimetrech a průměr v anglických palcích
10. Který z níže uvedených ráfků je ráfek prohloubený:
 - a) 9,0 – 20
 - b) 9,0 V + 22
 - c) 4,5 E × 18**

11. Mezi neodpérovanou hmotu automobilu patří:

- a) rám a karoserie
- b) kola, vlastní brzdy, nápravy**
- c) motor a převodovka

12. U progresivního pérování:

- a) se zvětšováním zatížení se zvyšuje tuhost pérování**
- b) průhyb narůstá přímo úměrně se zatěžující silou
- c) stlačování narůstá rychleji než zatěžující síla

13. Mezi výhody pneumatického pérování patří:

- a) snadné zachycení suvných sil
- b) progresivita pérování a udržování stálé výšky karoserie nad vozovkou**
- c) jednoduchá konstrukce stabilizátoru

14. Který pružící prvek umožňuje vedení nápravy:

- a) vinutá pružina
- b) hydropneumatická pružina
- c) listové pero**

15. Síla nutná pro stlačení dvojčinného teleskopického tlumiče klasického provedení je:

- a) větší než síla nutná pro roztažení
- b) menší než síla nutná pro roztažení**
- c) je stejná pro stlačení i pro roztažení

16. Účelem tlumičů pérování je:

- a) zachycovat suvné síly
- b) utlumit rozkmitání vozidla po přejezdu nerovnosti**
- c) tlumit přenos akustického hluku od pneumatik

17. Stlačený dusík má u dvoupřístřových (dvoutrubkových) plynokapalinových tlumičů za úkol:

- a) změkčit pérování tlumiče
- b) zamezit zpěnění tlumičového oleje**
- c) zlepšit účinnost tlumení v krajních polohách pístnice

18. Činnost dvoupřístřových (dvoutrubkových) plynokapalinových tlumičů s proměnlivým účinkem tlumení je založena na principu:

- a) odlehčovacích ventilů v pístu tlumiče
- b) obtokových drážek ve stěně válce tlumiče**
- c) membrány proměnného průřezu oddělující dusík od tlumičového oleje

19. Jako mechanický stabilizátor se nejčastěji uplatní:

- a) tlumič pérování
- b) progresivní vinutá pružina
- c) zkrutná tyč**

20. Panhardská tyč:

- a) má za úkol přenášet boční síly u tuhých náprav s vinutými pružinami**
- b) je příčný zkrutný stabilizátor
- c) přenáší podélné suvné síly u tuhých náprav se vzduchovými pružinami

21. Hlavní konstrukční prvky nápravy McPherson jsou:

- a) **teleskopická vzpěra, čep nápravy, příčné rameno**
- b) čep nápravy McPherson, nápravnice, ramena - horní a spodní
- c) příčné rameno, čep nápravy, panhardská tyč, vinutá pružina s tlumičem pérování

22. Účelem příklonu rejdového čepu je:

- a) vymezení vůle v ložisku kola
- b) **snazší navracení kol do přímého směru**
- c) zamezení kmitání kol při vyšších rychlostech

23. Ke změně odklonu kol při propérování nedochází u nápravy:

- a) **klikové**
- b) kyvadlové nezkrácené
- c) lichoběžníkové

24. Konstrukce řízení pro tuhou nápravu zahrnuje:

- a) dvě řídící tyče
- b) **jednu spojovací tyč**
- c) dvě spojovací tyče

25. Hydraulický posilovač řízení pracuje na principu:

- a) **tlak kapaliny vyvozený čerpadlem snižuje ovládací sílu na volant**
- b) tlak kapaliny vyvozený čerpadlem zajišťuje přímo řízení
- c) tlak kapaliny vyvozený čerpadlem zvětšuje ovládací sílu na volant

26. Po odbrzdění kotoučové brzdy je provozní vůle mezi kotoučem a třecími segmenty zajišťována:

- a) vratnou pružinou
- b) dovolenou axiální házivostí kotouče
- c) **pružnou deformací těsnícího pryžového kroužku**

27. U brzdové kapaliny je nejdůležitější vlastností:

- a) viskozita
- b) **bod varu**
- c) hustota

28. Při použití pružinového brzdového válce provedeme odbrzdění parkovací brzdy:

- a) pružinou v brzdovém válci
- b) **vpuštěním tlakového vzduchu do brzdového válce**
- c) vypuštěním tlakového vzduchu z válce

29. Automatický zátěžový regulátor u vzduchotlakých brzd má za úkol:

- a) regulaci brzdného tlaku v závislosti na ovládací síle na pedál
- b) regulaci brzdného tlaku v závislosti na adhezních podmínkách
- c) **regulaci brzdného tlaku v závislosti na zatížení vozidla**

30. Omezovač brzdného tlaku hydraulických brzd:

- a) řídí v brzdové soustavě brzdný tlak předních kol
- b) **řídí v brzdové soustavě brzdný tlak zadních kol**
- c) řídí v brzdové soustavě brzdný tlak všech kol

31. Kombinovaný pružinový brzdový válec u vzduchových brzd je součástí okruhů:

- a) **provozní a parkovací brzdy**
- b) parkovací a zpomalovací brzdy
- c) provozní a odlehčovací brzdy

32. Podtlakový posilovač brzd u vozidla s přeplňovaným motorem odebírá podtlak:

- a) ze sacího potrubí
- b) od vývěvy poháněné motorem**
- c) od kompresoru poháněného motorem

33. Pro snímání otáček kol u ABS se používá:

- a) piezoelektrický snímač
- b) indukční snímač**
- c) optoelektrický snímač

34. Účelem zpomalovací (odlehčovací) brzdy je:

- a) snížit rychlost vozidla až do zastavení
- b) pouze snížit rychlost vozidla bez použití provozních brzd**
- c) zabránit samovolnému rozjezdu vozidla při stání na svahu