



การบำรุงรักษา

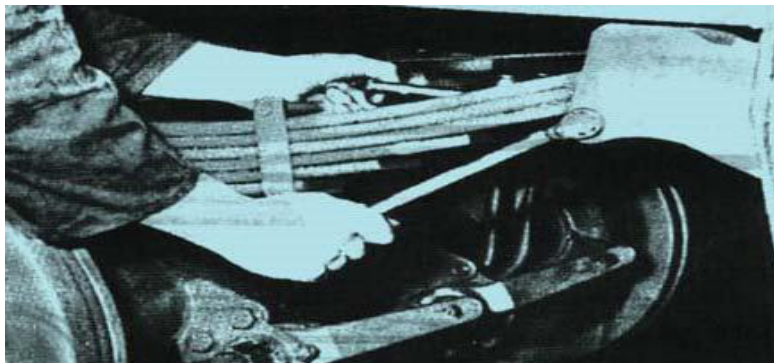
การบำรุงรักษาระบบกันสะเทือน "TEN"

การซ่อมระบบกันสะเทือนแบบหลายเพลลา

- (1) ควรขึ้นแม่แรงจนกระทั่งลอยพ้นจากพื้นเล็กน้อย หากหาหยั่งหรือขอนหนุนไว้ให้มั่นคง ขณะนี้จะไม่มีน้ำหนักใด ๆ กดลงบนระบบกันสะเทือน และให้มั่นใจได้ว่าการทำงานทุกอย่างได้ทำอย่างถูกต้องเรียบร้อยแล้ว

การถอดเพลาล้อ

- (2) ถอดล้อ, ท่อลม และอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ติดอยู่บนเพลาล้อ
- (3) ถอดแขนยึดออกจากตำแหน่งและหมอนรองแหนบ
- (4) ขึ้นแม่แรงที่เพลาหน้า ถอดน็อตสาแหรก, แหวน, ฝาประกับแหนบ และสาแหรกทั้ง 4 ตัวออกลงแม่แรงและเอาแม่แรงออก ขณะนี้สามารถคลี่เพลาล้อออกได้แล้ว
- (5) ถอดน็อตกันแหนบตกลออกจากโคงเตงกลาง แล้วถอดแหนบลงมา อีกข้างหนึ่งก็ทำเหมือนกัน (ดูรูป 1)
- (6) ถอดเพลาล้อหลังและแหนบออกด้วยวิธีเดียวกัน



รูปที่ 1



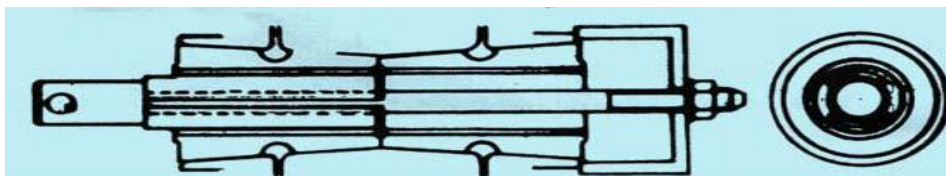
รูปที่ 2

การถอดชุดโช้คตรงกลาง

- (1) คลายน็อตสลักโช้คตรง แล้วถอดสลักและแหวนทั้ง 2 ข้างออก (ดูรูป 2)
- (2) ถอดบู๊ชยางออก ตามปกติบู๊ชยางที่สึกหรอแล้วจะถอดออกได้เลย แต่ถ้าถอดออกยากอาจจำเป็นต้องใช้เครื่องมือพิเศษตามรูป 3/4



รูปที่ 3



รูปที่ 4

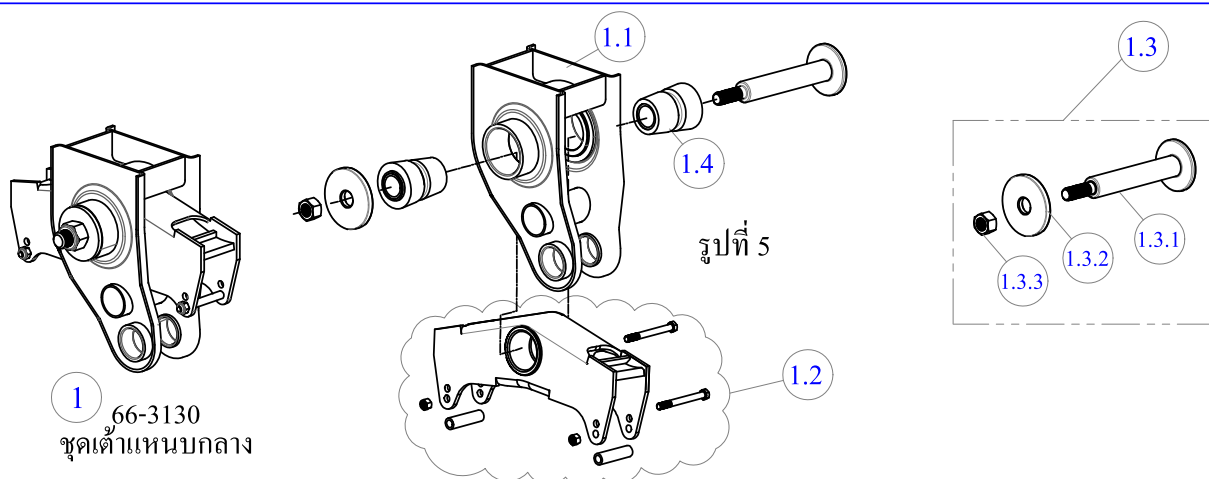
- (3) สอดเหล็กยัน 2 ชิ้นที่แยกกันอยู่เข้าไปในรูสลัก จนกระทั่งบ่าของเหล็กยันเข้าไปอยู่ในช่องว่างระหว่างบู๊ช จากนั้นสอดแกนดึงบู๊ชผ่านเหล็กยันจนสามารถใส่ฝาครอบได้ จัดฝาครอบให้เข้าที่ตามรูป จากนั้นใส่แหวนรองและน็อตแรงเกลียวเข้าไปจนบู๊ชหลุดออกมา
- (4) ตอกบู๊ชข้างที่เหลือออก

การประกอบระบบกันสะเทือน

ก. การประกอบโคงเตงกลาง

- ชุบผิวนอกของบูชยางด้วยน้ำสบู่
- ยกโคงเตงกลางเข้าที่ แล้วใส่บูชยางทั้ง 2 ข้าง
- ดันบูชยางให้เข้าไปในรูโคงเตงกลางมากที่สุด อาจใช้หมอนยางตอกเข้าไปก็ได้
- ใส่สลัก แหวนและหัวน็อต ขันให้แน่นด้วยแรงบิดประมาณ 215-258 ฟุต-ปอนด์ (290-350 นิวตันเมตร)
- การประกอบโคงเตงกลาง ต้องใช้แผ่นรองพิเศษที่แนะนำไว้ที่การติดตั้งหน้าที 66-4 เพื่อโคงเตงอยู่ในตำแหน่งที่ถูกต้องไม่หนีศูนย์กลางไปด้านในด้านหนึ่ง

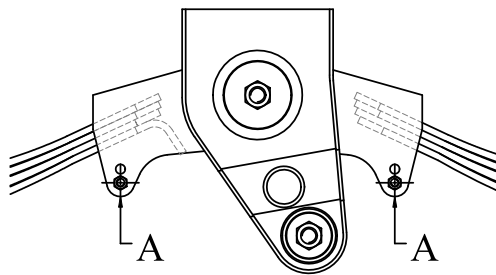
ชุดเต้าแหวนกลาง



ลำดับ		รหัสสินค้า	รายละเอียด	จำนวน/ชุด
1		66-3130	ชุดเต้าโคงเตงกลาง	
แต่ละชุดประกอบด้วย	1.1	-----	เต้าโคงเตงกลาง (ใช้ลำดับ 6 แทน)	1
	1.2	66-3120M	โคงเตงกลางพร้อมสกรู	1
	1.3	66-2140	ชุดสลักโคงเตงกลาง	1
	1.3.1	66-2170	สลักโคงเตงกลาง	1
	1.3.2	66-2150	แหวนสลักสลักโคงเตงกลาง	1
	1.3.3	66-1380	น็อต M24x3	1
	1.4	66-2160	บูชโคงเตงกลาง	2

ข. การใส่แหวน

ใส่แหวนเข้าที่โดยให้ด้านที่มีขอยกอยู่ในโคงเตงกลาง (ดูรูป 6) ใส่สกรูกันแหวนตก ที่ตำแหน่ง "A" ใส่ล้อคขึ้นให้แน่น ถ้าเป็นแหวนใหม่ให้เช็ดน้ำมันหรือจาระบีออกจากส่วนที่จะต้องใส่หมอนรองแหวนและฝา ประกับแหวน



รูปที่ 6

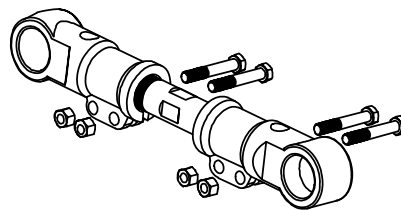
ค. การใส่แขนยึด

การใส่แขนยึดให้ปฏิบัติตามแนวทาง เรื่องการติดตั้งแขนยึดในหน้าที่ 66-4

- (1) ให้ใส่แขนยึดปรับได้ ที่ตำแหน่งหน้าด้านซ้ายของตัวรถ และให้น็อตรัดแกนแขนยึดอยู่ด้านล่าง
- (2) ใส่สลักแขนยึดผ่านบูชแขนยึด ใส่แหวนรองและน็อต อย่าเพ่งขันน็อตให้แน่นมาก
- (3) ทำตามขั้นตอน ข และ ค อีกครั้งหนึ่งกับเพลาล้อหลัง โดยการใส่แขนยึดเข้ากับเต้าโคงเตงกลาง
- (4) ทำตามขั้นตอน ข และ ค และ (3) อีกครั้งหนึ่ง ในการใส่แขนยึดตายตัวที่ด้านขวาของตัวรถ

ง. การใส่เพลลา

- (1) กลิ้งเพลลามาให้อยู่ตำแหน่งติดตั้ง ยกเพลลาขึ้นจนหมอนรองแหนบขึ้นไปติดกับด้านใต้แหนบ ใส่ฝาประกบแหนบ
- (2) ใส่สาแหรกรัดเพลลาเข้ากับหมอนรองแหนบและฝาประกบแหนบ ใส่แหวนสาแหรกและน็อตขยับให้แหนบอยู่ในตำแหน่งตั้งฉากกับเพลลา
- (3) ดำเนินการตามขั้นตอนการติดตั้งแขนยึดในหน้าที่ 66-4
- (4) ทำแบบเดียวกันที่เพลาล้อหลัง
- (5) ติดตั้งระบบเบรกมือ (ถ้ามี)
- (6) ติดตั้งหม้อลมเบรกเข้ากับแท่นหม้อลม สอดสกรูขาหม้อลมเข้ากับรูของแท่นใส่แหวน และน็อตแล้วขันให้เข้าที่
- (7) ต่อแกนของหม้อลมเข้ากับกลไกของระบบเบรก
- (8) ขันน็อตยึดหม้อลมให้แน่นอีกครั้ง
- (9) ทำการตั้งศูนย์เพลลา ตามวิธีการในหัวข้อ "การปรับและการตั้งศูนย์เพลลาล้อ" ในหน้าที่ 66-5
- (10) ขันน็อตรัดแกนแขนยึดปรับได้ ให้ได้แรงบิด 67-73 ฟุต-ปอนด์ (90-100 นิวตันเมตร) (ดูรูปที่ 7)



รูปที่ 7

- (11) ใส่ล้อแล้วเอาแม่แรงออกจากใต้เพลลา

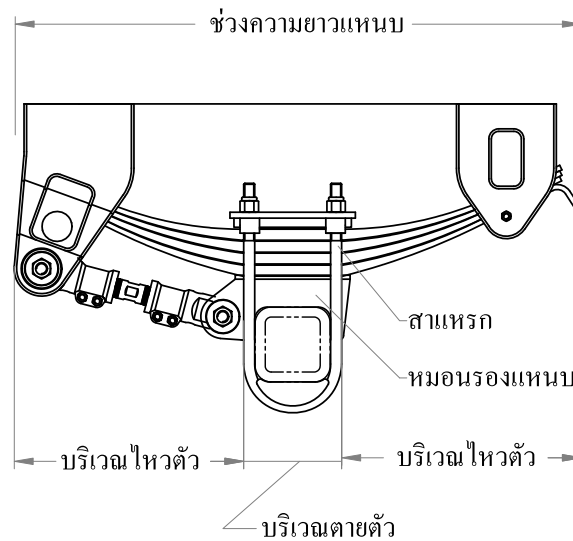
การบำรุงรักษาแหนบสปริง

แหนบสปริงในระบบกันสะเทือน เป็นตัวรับแรงกระทำให้กับชิ้นส่วนอุปกรณ์เพลาล้อกับตัวรถในขณะที่รถวิ่งผ่านถนนที่ไม่ราบเรียบ ดังนั้นจึงต้องมีการเอาใจใส่ดูแลแหนบบ้างตามสมควร เพื่อให้มีอายุใช้งานได้นาน

แหนบทั้งตัวต้องถูกรัดแน่นอยู่กับหมอนรองแหนบและเพลาล้อด้วยสาแหรก เพื่อไม่ให้เกิดความเคลื่อนไหว บริเวณระหว่างสาแหรก จะเรียกว่า "บริเวณตายตัว" และความไหวตัวของแหนบจะมีตั้งแต่สาแหรกไปถึงปลายแหนบเท่านั้น (ดูรูปที่ 7) ดังนั้นการหมั่นตรวจสอบและขันน็อตสาแหรกให้แน่นอยู่เสมอ จึงเป็นสิ่งสำคัญโดยเฉพาะในระยะเดือนแรก ๆ ของการใช้งานจะต้องตรวจสอบและขันน็อตสาแหรกนี้ หนึ่งหรือสองครั้งเป็นอย่างน้อย และต้องหมั่นตรวจสอบอยู่เสมอเมื่อแผ่นแหนบมีการสึกหรอตามอายุการใช้งาน

การที่แผ่นแหนบหนึ่งหรือหลายแผ่นหักโก่ง ๆ หรือผ่ารูสะดือแหนบ แสดงว่าสาแหรกหลวมทำให้เกิดการไหวตัวในบริเวณที่แหนบควรจะถูกรัดแน่น นอกจากนั้นการรัดสาแหรกไม่แน่นยังทำให้แหนบหักบริเวณรอบหมอนรองแหนบ และทำให้สาแหรกขาดด้วยเช่นกัน

หากแหนบมีการหักที่โก่ง ๆ หรือด้านนอกของบริเวณที่รัดสาแหรก แสดงถึงแหนบมีการรับน้ำหนักเกินสมรรถนะ หรือไม่แหนบนั่นก็ใกล้หมดอายุการใช้งานแล้ว เมื่อมีแผ่นแหนบหักให้รีบเปลี่ยนทันที เพื่อป้องกันมิให้แผ่นแหนบที่เหลืออยู่รับน้ำหนักเกินกำลัง ถ้าจะดีควรเปลี่ยนแหนบทั้งตัวมากกว่า การเปลี่ยนเฉพาะแผ่นแหนบที่หักซึ่งในไม่ช้าแผ่นแหนบที่เหลืออยู่ก็จะหักอีก แหนบเป็นชิ้นส่วนที่มีอายุการใช้งานตามปกติเมื่อใช้งานไปแล้วย่อมจะต้องมีการแตกหักซึ่งถือว่าเป็นปกติ



รูปที่ 7

ข้อแนะนำการบำรุงรักษาแหนบสปริง

เพื่อให้แหนบมีอายุใช้งาน ควรมีการบำรุงรักษาแหนบให้ถูกวิธี คือ

1. ก่อนนำรถออกใช้งาน ให้ขันน็อตสาแหรกให้แน่นอีกครั้งหนึ่ง ใช้แรงบิด 365-430 ฟุต-ปอนด์ (490-588 นิวตันเมตร)
2. ขันน็อตสาแหรกอีกครั้ง ที่ระยะ 5,000 กม. และต่อไปทุก ๆ 3 เดือน
3. แผ่นแหนบที่หักระหว่างขาของสาแหรก แสดงว่าขันน็อตสาแหรกไม่แน่น ให้รีบเปลี่ยนแผ่นแหนบโดยเร็วที่สุด หยอดน้ำมันที่เกลียวแล้วจึงขันน็อตสาแหรกให้แน่น
4. แผ่นแหนบที่หักนอกบริเวณที่รัดสาแหรก แสดงถึงว่า
 - 4.1 มีการใช้งานเกินกำลังบ่อยครั้ง
 - 4.2 แหนบทั้งดัดหมดอายุการใช้งาน
 ทั้งสองกรณีนี้ควรเปลี่ยนแหนบทั้งดัดมากกว่าเปลี่ยนเฉพาะแผ่นที่หัก