



การบำรุงรักษา

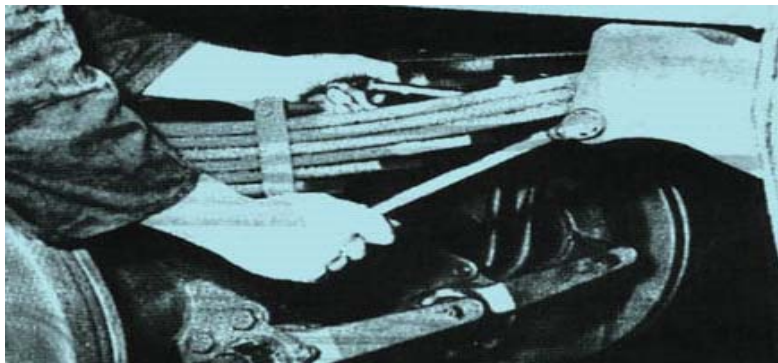
การบำรุงรักษาระบบกันสะเทือน "TEN"

การซ่อมระบบกันสะเทือนแบบหลายเพลลา

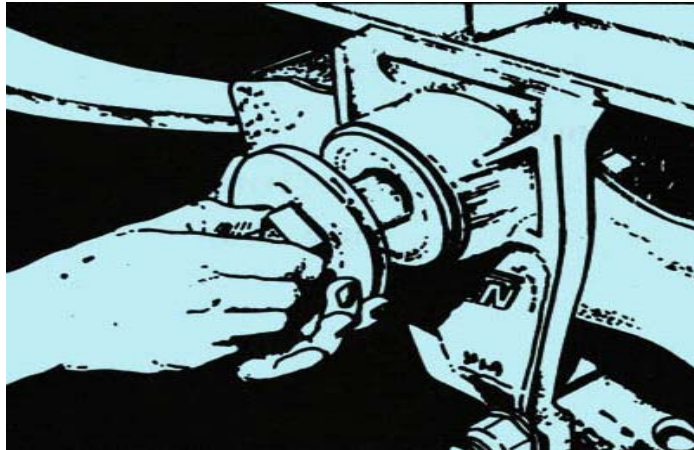
- (1) ควรขึ้นแม่แรงจนกระทั่งลอยพ้นจากพื้นเล็กน้อย หากขาหยั่งหรือขอนหนุนไว้ให้มั่นคง ขณะนี้จะไม่มีน้ำหนักใด ๆ กดลงบนระบบกันสะเทือน และให้มั่นใจได้ว่าการทำงานทุกอย่างได้ต้องจะเต็มไปด้วยความปลอดภัย

การถอดเพลาล้อ

- (2) ถอดล้อ, ท่อลม และอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ติดอยู่บนเพลาล้อ
- (3) ถอดแขนยึดออกจากเด้าแหนบและหมอนรองแหนบ
- (4) ขึ้นแม่แรงที่เพลาหน้า ถอดน็อตสาแหรก, แหวน, ฝาประกบแหนบ และสาแหรกทั้ง 4 ตัวออกลงแม่แรงและเอาแม่แรงออก ขณะนี้สามารถคลี่เพลาออกไปได้แล้ว
- (5) ถอดน็อตกันแหนบตกลออกจากโคงเตงกลาง แล้วถอดแหนบลงมา อีกข้างหนึ่งก็ทำเหมือนกัน (ดูรูป 9)
- (6) ถอดเพลาล้อหลังและแหนบออกด้วยวิธีเดียวกัน



รูปที่ 9



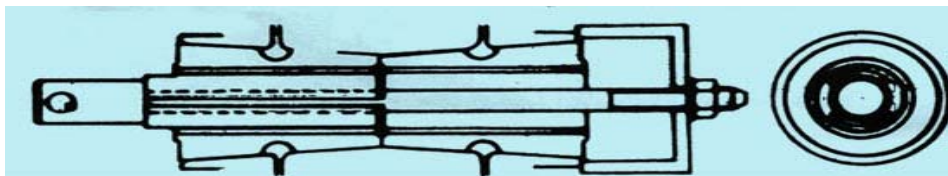
รูปที่ 10

การถอดชุดโคงเตงกลาง

- (1) คลายน็อตสลักโคงเตง แล้วถอดสลักและแหวนทั้ง 2 ข้างออก (ดูรูป 10)
- (2) ถอดบู๊ชยางออก ตามปกติบู๊ชยางที่สึกหรอแล้วจะถอดออกได้เลย แต่ถ้าถอดออกยากอาจจำเป็นต้องใช้เครื่องมือพิเศษตามรูป 11/12



รูปที่ 11



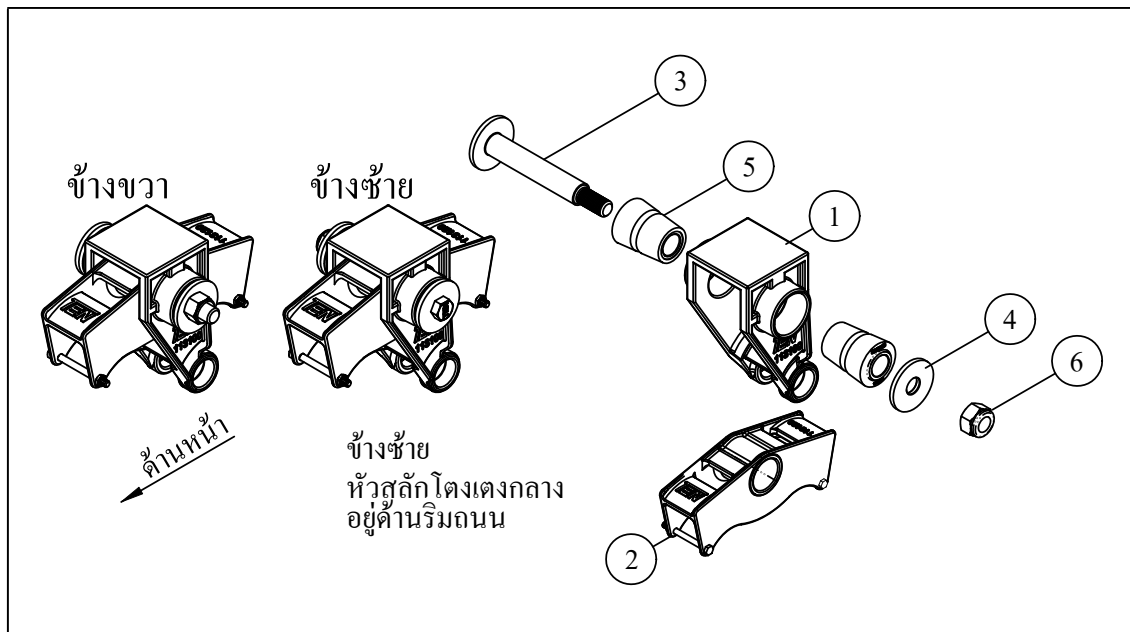
รูปที่ 12

- (3) สอดเหล็กชั้น 2 ชั้นที่แยกกันอยู่เข้าไปในรูสลัก จนกระทั่งบ่าของเหล็กชั้นเข้าไปอยู่ในช่องว่างระหว่างบู๊ช จากนั้นสอดแกนดึงบู๊ชผ่านเหล็กชั้นจนสามารถใส่ฝาครอบได้ จัดฝาครอบให้เข้าที่ตามรูป จากนั้นใส่แหวนรองและน็อตเร่งเกลียวเข้าไปจนบู๊ชหลุดออกมา
- (4) ตอกบู๊ชข้างที่เหลือออก

การประกอบระบบกันสะเทือน

ก. การปรับโคงเตงกลาง

- ชูบริเวณนอกของบูชยางด้วยน้ำสบู่
- ยกโคงเตงกลางเข้าที่ แล้วใส่บูชยางทั้ง 2 ข้าง
- ดันบูชยางให้เข้าไปในรูโคงเตงกลางมากที่สุด อาจใช้หมอนยางตอกเข้าไปก็ได้
- ใส่สลัก แหวนและหัวน็อต ขันให้แน่นด้วยแรงบิดประมาณ 215-260 ฟุต-ปอนด์ (30-36 Kgm)
- การประกอบโคงเตงกลาง ต้องใช้แผ่นรองพิเศษที่แนะนำไว้หน้าที 32 เพื่อโคงเตงอยู่ในตำแหน่งที่ถูกต้องไม่หนีศูนย์กลางไปด้านในหรือด้านหนึ่ง

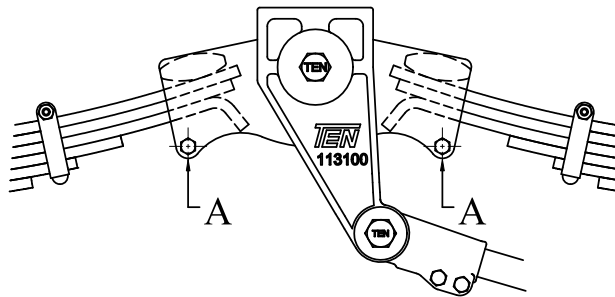


รูปที่ 13

1. เต้าโคงเตงกลาง
2. โคงเตงกลาง
3. สลัก
4. แหวน
5. บูช โคงเตงกลาง (บูชยาง)
6. น็อตล็อกพลาสติก

ข. การใส่แหนบ

ใส่แหนบเข้าที่โดยให้ด้านที่มีขอเกี่ยวอยู่ในโคงเตงกลาง (ดูรูป 14) ใส่สกรูกันแหนบตก ที่ตำแหน่ง "A" ใส่แหวนและน็อต ขันให้แน่น ถ้าเป็นแหนบใหม่ให้เช็ดน้ำมันหรือจาระบีออกจากส่วนที่จะต้องใช้หมอนรองแหนบและฝาประกบกับแหนบ



รูปที่ 14

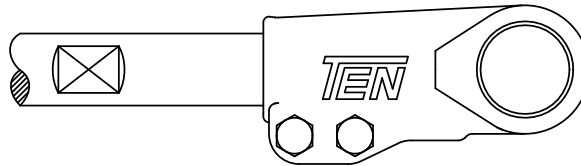
ค. การใส่แขนยึด

การใส่แขนยึดให้ปฏิบัติตามแนวทาง เรียกการติดตั้งแขนยึดในหน้าที่ 32

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

ง. การใส่เพลลา

- (1) กลิ้งเพลลามาให้อยู่ตำแหน่งติดตั้ง ยกเพลลาขึ้นจนหมอนรองแหนบขึ้นไปติดกับด้านใต้แหนบ ใส่ฝาประกับแหนบ
- (2) ใส่สาแหรกรัดเพลลาเข้ากับหมอนรองแหนบและฝาประกับแหนบ ใส่แหวนสาแหรกและน็อตขยับให้แหนบอยู่ในตำแหน่งตั้งฉากกับเพลลา
- (3) ดำเนินการตามขั้นตอนการติดตั้งแขนยึดในหน้าที่ 32
- (4) ทำแบบเดียวกันที่เพลาล้อหลัง
- (5) ติดตั้งระบบเบรกมือ (ถ้ามี)
- (6) ติดตั้งหม้อลมเบรกเข้ากับแท่นหม้อลม สอดสกรูขาหม้อลมเข้ากับรูของแท่นใส่แหวน และน็อตแล้วขันให้เข้าที่
- (7) ต่อแกนของหม้อลมเข้ากับกลไกของระบบเบรก
- (8) ขันน็อตยึดหม้อลมให้แน่นอีกครั้ง
- (9) ทำการตั้งศูนย์เพลลา ตามวิธีการในหัวข้อ "การปรับและการตั้งศูนย์เพลลาล้อ" ในหน้าที่ 33
- (10) ขันน็อตรัดแกนแขนยึดปรับได้ ให้ได้แรงบิด 70 ฟุต-ปอนด์ (10 Kgm) (ดูรูปที่ 15)



รูปที่ 15

- (11) ใส่ล้อแล้วเอาแม่แรงออกจากใต้เพลลา

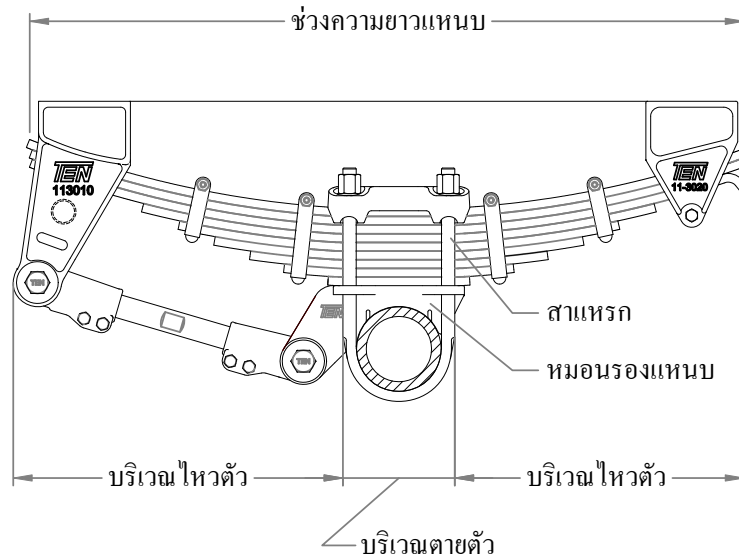
การบำรุงรักษาแหนบสปริง

แหนบสปริงในระบบกันสะเทือน เป็นตัวรับแรงกระแทกให้กับชิ้นส่วนอุปกรณ์เพลาล้อกับตัวรถในขณะ ที่รถวิ่งผ่านถนนที่ไม่ราบเรียบ ดังนั้นจึงต้องมีการเอาใจใส่ดูแลแหนบบ้างตามสมควร เพื่อให้มีอายุใช้งานได้นาน

แหนบทั้งตัวต้องถูกรัดแน่นอยู่กับหมอนรองแหนบและเพลาล้อด้วยสาแหรก เพื่อไม่ให้เกิดความเคลื่อนไหว บริเวณระหว่างสาแหรก จะเรียกว่า "บริเวณตายตัว" และความไหวตัวของแหนบจะมีตั้งแต่สาแหรกไปถึง ปลายแหนบเท่านั้น (ดูรูปที่ 16) ดังนั้นการหมั่นตรวจดูและขันน็อตสาแหรกให้แน่นอยู่เสมอ จึงเป็นสิ่งสำคัญ โดยเฉพาะในระยะเดือนแรก ๆ ของการใช้งานจะต้องตรวจดูและขันน็อตสาแหรกนี้ หนึ่งหรือสองครั้งเป็นอย่างน้อย และต้องหมั่นตรวจอยู่เสมอเมื่อแผ่นแหนบมีการสึกหรอตามอายุการใช้งาน

การที่แผ่นแหนบหนึ่งหรือหลายแผ่นหักโก่ง ๆ หรือผ่ารูสะดือแหนบ แสดงว่าสาแหรกหลวมทำให้เกิด การไหวตัวในบริเวณที่แหนบควรจะถูกรัดแน่น นอกจากนั้นการรัดสาแหรกไม่แน่นยังทำให้แหนบหักบริเวณ รอบหมอนรองแหนบ และทำให้สาแหรกขาดด้วยเช่นกัน

หากแหนบมีการหักที่โก่ง ๆ หรือด้านนอกของบริเวณที่รัดสาแหรก แสดงถึงแหนบมรการรับน้ำหนักเกิน สมรรถนะ หรือไม่แหนบนั่นก็ใกล้หมดอายุการใช้งานแล้ว เมื่อมีแผ่นแหนบหักให้รีบเปลี่ยนทันที เพื่อป้องกัน มิให้แผ่นแหนบที่เหลืออยู่รับน้ำหนักเกินกำลัง ถ้าจะสมควรเปลี่ยนแหนบทั้งตัวมากกว่า การเปลี่ยนเฉพาะแผ่น แหนบที่หักซึ่งในไม่ช้าแผ่นแหนบที่เหลืออยู่ก็จะหักอีก แหนบเป็นชิ้นส่วนที่มีอายุการใช้งานตามปกติเมื่อใช้งาน ไปแล้วย่อมจะต้องมีการแตกหักซึ่งถือว่าเป็นปกติ



รูปที่ 16

ข้อแนะนำการบำรุงรักษาแหนบสปริง

เพื่อให้แหนบมีอายุใช้งาน ควรมีการบำรุงรักษาแหนบให้ถูกวิธี คือ

1. ก่อนนำรถออกใช้งาน ให้ขันน็อตสาแหรกให้แน่นอีกครั้งหนึ่ง ใช้แรงบิด 215-260 ฟุต-ปอนด์ (30-36 Kgm)
2. ขันน็อตสาแหรกอีกครั้ง ที่ระยะ 5,000 กม. และต่อไปทุก ๆ 3 เดือน
3. แผ่นแหนบที่หักระหว่างขาของสาแหรก แสดงว่าขันน็อตสาแหรกไม่แน่น ให้รีบเปลี่ยนแผ่นแหนบโดยเร็วที่สุด หยอดน้ำมันที่เกลียวแล้วจึงขันน็อตสาแหรกให้แน่น
4. แผ่นแหนบที่หักนอกบริเวณที่รัดสาแหรก แสดงถึงว่า
 - 4.1 มีการใช้งานเกินกำลังบ่อยครั้ง
 - 4.2 แหนบทั้งชุดหมดอายุการใช้งาน

ทั้งสองกรณีนี้ควรเปลี่ยนแหนบทั้งชุดมากกว่าเปลี่ยนเฉพาะแผ่นที่หัก