



การบำรุงรักษา

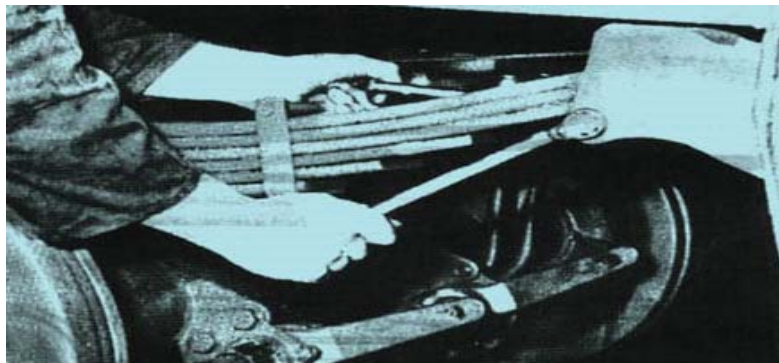
การบำรุงรักษาระบบกันสะเทือน "TEN"

การซ่อมระบบกันสะเทือนแบบหลายเพลลา

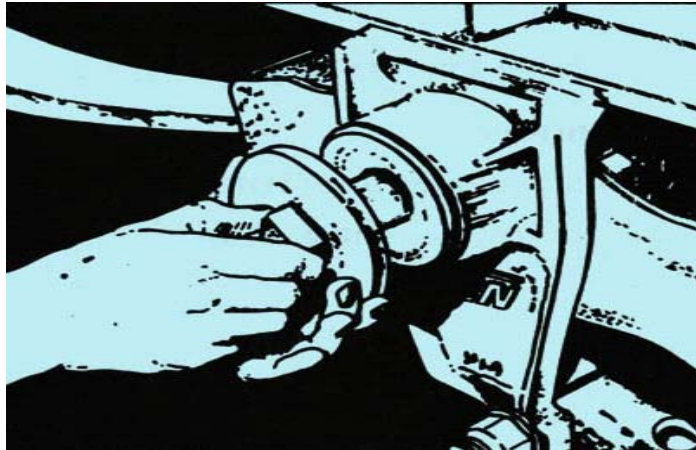
- (1) ควรขึ้นแม่แรงจนกระทั่งลอยพ้นจากพื้นเล็กน้อย หากหายิ่งหรือขอนหนุนไว้ให้มั่นคง ขณะนี้จะไม่มียาน้ำหนักใด ๆ กดลงบนระบบกันสะเทือน และให้มั่นใจได้ว่าการทำงานทุกอย่างได้พร้อมจะขึ้นไปด้วยความปลอดภัย

การถอดเพลลา

- (2) ถอดล้อ, ท่อลม และอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ติดอยู่บนเพลลา
- (3) ถอดแขนยึดออกจากเต้าแขนและหมอนรองแขน
- (4) ขึ้นแม่แรงที่เพลลาหน้า ถอดน็อตเสาแตรก, แหวน, ฝาประกบแขน และเสาแตรกทั้ง 4 ตัวออกลงแม่แรงและเอาแม่แรงออก ขณะนี้สามารถคลี่เพลลาออกไปได้แล้ว
- (5) ถอดน็อตกันแขนบดออกจากโคงเตงกลาง แล้วถอดแขนลงมา อีกข้างหนึ่งก็ทำเหมือนกัน (ดูรูป 9)
- (6) ถอดเพลลาหลังและแขนออกด้วยวิธีเดียวกัน



รูปที่ 9



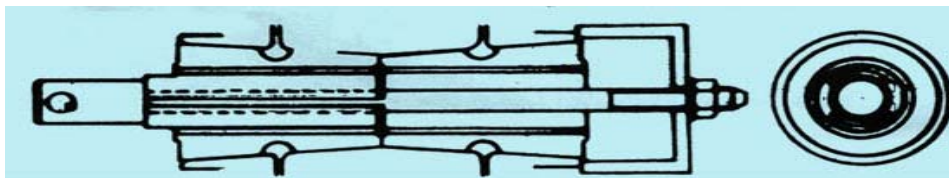
รูปที่ 10

การถอดชุดโคงเตงกลาง

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



รูปที่ 11



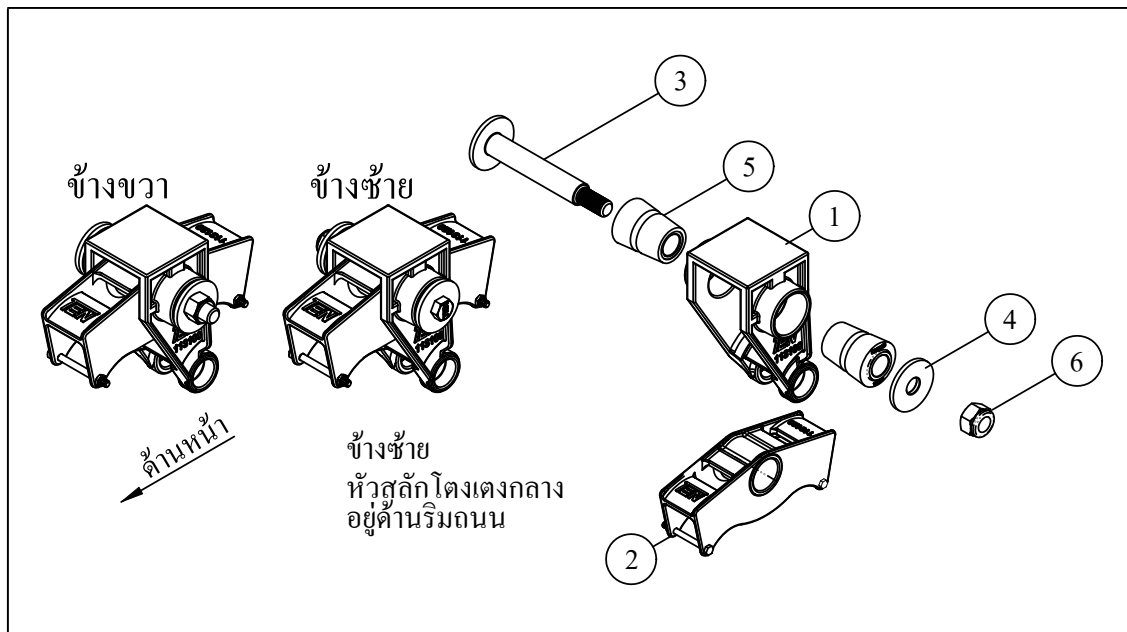
รูปที่ 12

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

การประกอบระบบกันสะเทือน

ก. การปรับโคงเตงกลาง

- ชูขีวนอกของบู้ชยางด้วยน้ำสบู่
- ยกโคงเตงกลางเข้าที่ แล้วใส่บู้ชยางทั้ง 2 ข้าง
- ดันบู้ชยางให้เข้าไปในรูโคงเตงกลางมากที่สุด อาจใช้ม้อนยางตอกเข้าไปก็ได้
- ใส่สลัก แหวนและหัวน็อต ขันให้แน่นด้วยแรงบิดประมาณ 215-260 ฟุต-ปอนด์ (30-36 Kgm)
- การประกอบโคงเตงกลาง ต้องใช้แผ่นรองพิเศษที่แนะนำไว้หน้าที 32 เพื่อโคงเตงอยู่ในตำแหน่งที่ถูกต้องไม่หนีศูนย์กลางไปด้านในด้านหนึ่ง

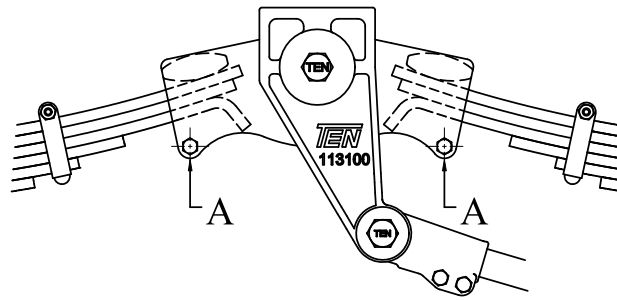


รูปที่ 13

1. เต้าโคงเตงกลาง
2. โคงเตงกลาง
3. สลัก
4. แหวน
5. บู้ช โคงเตงกลาง (บู้ชยาง)
6. น็อตล็อกพลาสติก

ข. การใส่แหวน

ใส่แหวนเข้าที่โดยให้ด้านที่มีขอเกี่ยวอยู่ในโคงตรงกลาง (ดูรูป 14) ใส่สกรูกันแหวนบด ที่ตำแหน่ง "A" ใส่แหวนและน็อต ชันให้แน่น ถ้าเป็นแหวนใหม่ให้เช็ดน้ำมันหรือจาระบีออกจากส่วนที่จะต้องใช้หมอนรองแหวนและฝาประกบแหวน



รูปที่ 14

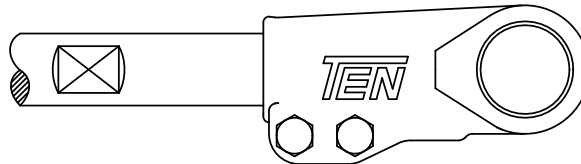
ค. การใส่แกนยึด

การใส่แกนยึดให้ปฏิบัติตามแนวทาง เรียกการติดตั้งแกนยึดในหน้าที่ 32

- (1) ให้ใส่แกนยึดปรับได้ ที่ตำแหน่งหน้าด้านซ้ายของตัวรถ และให้น็อตรัดแกนยึดอยู่ด้านล่าง
- (2) ใส่สลักแกนยึดผ่านบูชแกนยึด ใส่แหวนรองและน็อต อย่าเพิ่งขันน็อตให้แน่นมาก
- (3) ทำตามขั้นตอน ข และ ค อีกครั้งหนึ่งกับเพลาล้อหลัง โดยการใส่แกนยึดเข้ากับเต้าโคงตรงกลาง
- (4) ทำตามขั้นตอน ข และ ค และ ค (3) อีกครั้งหนึ่ง ในการใส่แกนยึดตายตัวที่ด้านขวาของตัวรถ

ง. การใส่เพลลา

- (1) กลิ้งเพลลามาให้อยู่ตำแหน่งติดตั้ง ยกเพลลาขึ้นจนหมอนรองแหวนขึ้นไปติดกับด้านใต้แหวน ใส่ฝาประกบแหวน
- (2) ใส่เสาแหกรัดเพลลาเข้ากับหมอนรองแหวนและฝาประกบแหวน ใส่แหวนเสาแหกรัดและน็อตขยับให้แหวนอยู่ในตำแหน่งตั้งฉากกับเพลลา
- (3) ดำเนินการตามขั้นตอนการติดตั้งแขนยึดในหน้าที่ 32
- (4) ทำแบบเดียวกันที่เพลลาอีกหลัง
- (5) ติดตั้งระบบเบรกมือ (ถ้ามี)
- (6) ติดตั้งหม้อลมเบรกเข้ากับแท่นหม้อลม สอดสกรูขาหม้อลมเข้ากับรูของแท่นใส่แหวน และน็อตแล้วขันให้เข้าที่
- (7) ต่อแกนของหม้อลมเข้ากับกลไกของระบบเบรก
- (8) ขันน็อตยึดหม้อลมให้แน่นอีกครั้ง
- (9) ทำการตั้งศูนย์เพลลา ตามวิธีการในหัวข้อ "การปรับและการตั้งศูนย์เพลลา" ในหน้าที่ 33
- (10) ขันน็อตรัดแกนแขนยึดปรับได้ ให้ได้แรงบิด 70 ฟุต-ปอนด์ (10 Kgm) (ดูรูปที่ 15)



รูปที่ 15

- (11) ใส่ล้อแล้วเอาแม่แรงออกจากใต้เพลลา

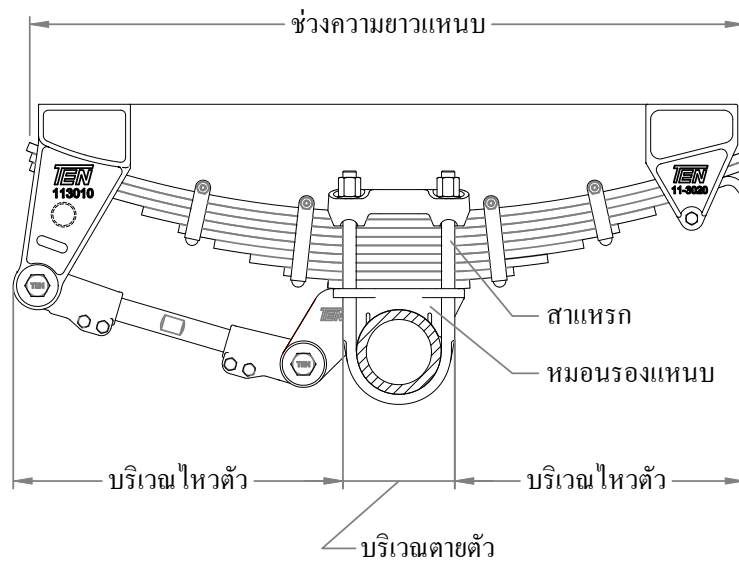
การบำรุงรักษาแหนบสปริง

แหนบสปริงในระบบกันสะเทือน เป็นตัวรับแรงกระแทกให้กับชิ้นส่วนอุปกรณ์เพลาล้อกับตัวรถในขณะที่รถวิ่งผ่านถนนที่ไม่ราบเรียบ ดังนั้นจึงต้องมีการเอาใจใส่ดูแลแหนบบ้างตามสมควร เพื่อให้มีอายุใช้งานได้นาน

แหนบทั้งระดับต้องถูกรัดแน่นอยู่กับหมอนรองแหนบและเพลาล้อด้วยเสาแตรก เพื่อไม่ให้เกิดความเคลื่อนไหว บริเวณระหว่างเสาแตรก จะเรียกว่า "บริเวณตายตัว" และความไหวตัวของแหนบจะมีตั้งแต่เสาแตรกไปถึงปลายแหนบเท่านั้น (ดูรูปที่ 16) ดังนั้นการหมั่นตรวจดูและขันน็อตเสาแตรกให้แน่นอยู่เสมอ จึงเป็นสิ่งสำคัญโดยเฉพาะในระยะเดือนแรก ๆ ของการใช้งานจะต้องตรวจดูและขันน็อตเสาแตรกนี้ หนึ่งหรือสองครั้งเป็นอย่างน้อย และต้องหมั่นตรวจอยู่เสมอเมื่อแผ่นแหนบมีการสึกหรอตามอายุการใช้งาน

การที่แผ่นแหนบหนึ่งหรือหลายแผ่นหักโก่ง ๆ หรือผ่ารูสะดือแหนบ แสดงว่าเสาแตรกหลวมทำให้เกิดการไหวตัวในบริเวณที่แหนบควรจะถูกรัดแน่น นอกจากนั้นการรัดเสาแตรกไม่แน่นยังทำให้แหนบหักบริเวณรอบหมอนรองแหนบ และทำให้เสาแตรกขาดด้วยเช่นกัน

หากแหนบมีการหักที่โก่ง ๆ หรือด้านนอกของบริเวณที่รัดเสาแตรก แสดงถึงแหนบมรการรับน้ำหนักเกินสมรรถนะ หรือไม่แหนบนั่นก็โก่งหมดอายุการใช้งานแล้ว เมื่อมีแผ่นแหนบหักให้รีบเปลี่ยนทันที เพื่อป้องกันมิให้แผ่นแหนบที่เหลืออยู่รับน้ำหนักเกินกำลัง ถ้าจะคิดจะเปลี่ยนแหนบทั้งดับมากกว่า การเปลี่ยนเฉพาะแผ่นแหนบที่หักซึ่งในไม่ช้าแผ่นแหนบที่เหลืออยู่ก็จะหักอีก แหนบเป็นชิ้นส่วนที่มีอายุการใช้งานตามปกติเมื่อใช้งานไปแล้วย่อมจะต้องมีการแตกหักซึ่งถือว่าเป็นปกติ



รูปที่ 16

ข้อแนะนำการบำรุงรักษาแหนบสปริง

เพื่อให้แหนบมีอายุใช้งาน ควรมีการบำรุงรักษาแหนบให้ถูกวิธี คือ

1. ก่อนนำรถออกใช้งาน ให้ขันน็อตสาแรกรให้แน่นอีกครั้งหนึ่ง ใช้แรงบิด 215-260 ฟุต-ปอนด์ (30-36 Kgm)
2. ขันน็อตสาแรกรอีกครั้ง ที่ระยะ 5,000 กม. และต่อไปทุก ๆ 3 เดือน
3. แผ่นแหนบที่หักระหว่างขาของสาแรกร แสดงว่าขันน็อตสาแรกรไม่แน่น ให้รีบเปลี่ยนแผ่นแหนบโดยเร็วที่สุด หยอดน้ำมันที่เกลียวแล้วจึงขันน็อตสาแรกรให้แน่น
4. แผ่นแหนบที่หักนอกบริเวณที่รัดสาแรกร แสดงถึงว่า
 - 4.1 มีการใช้งานเกินกำลังบ่อยครั้ง
 - 4.2 แหนบทั้งชุดหมดอายุการใช้งาน
 ทั้งสองกรณีนี้ควรเปลี่ยนแหนบทั้งชุดมากกว่าเปลี่ยนเฉพาะแผ่นที่หัก