

Tech Talk!

Spur รุดบ่อยต้องเช็คตรงไหนบ้างและแก้ไขอย่างไร

หลายท่านคงสงสัยเรื่องเหล่านี้เหมือนกัน เพราะมันเป็นปัญหาโลกแตกที่ค่อนข้างน่ารำคาญใจ หาสาเหตุไม่ได้ พาลขายรถทิ้งซะอย่างนั้น เรื่องทุกอย่างย่อมมีทางออกเสมอครับ

ปัญหาเรื่อง Spur รุดของรถประเภทเครื่องยนต์ นั้นมีสาเหตุไม่ก็อย่างครึบ ซึ่งบางครั้งเราเองมองข้ามมันไป ที่ทีมงานได้ทำการรวมรวมมาให้ท่านได้ลองศึกษา และ ลองตรวจเช็คตรงของท่านกันเลยนะครับ วิธีการเหล่านี้เราไม่ได้สงวนสิทธิ์ นะครับสามารถนำไปใช้ได้กับรถทุกค่ายทุกแบบ

ประเด็นแรก นอตตัวใดตัวหนึ่งไม่แน่น เครื่องเอียง

เมื่อเราเริ่มสังหรณ์ใจ ว่ารถเรามีอะไรผิดปกติ หรือเปล่าทำไม มันรุดบ่อยจัง สิ่งที่เราจะต้องรีบดำเนินการตรวจสอบคือ เรื่องของ แท่นเครื่อง หรือ เม้าสมอเตอร์ เอาทีละแบบนะครับเอาแบบของรถน้ำมันก่อน ก็คือ บางครั้งอาการที่เรามักจะพบ ก็คือ นอตแท่นเครื่องหลวมซึ่งอาการแบบนี้ เป็นได้ปกติ เมื่อเราเร่งเครื่อง หรือ กระโดดเครื่อง อาจจะมีการยกกระดกเปลี่ยนองศาทำให้ Spur เบียดกัน เกิดอาการแตกหัก หรือรุดได้ส่วนในด้านของรถไฟฟ้าก็เช่นเดียวกัน แต่ด้านของรถไฟฟ้ามันอาจจะมีสาเหตุมาจาก นอตล้อคอมอเตอร์ตัวใดตัวหนึ่งที่ไม่แน่น หรือขบเกลียวกัน น้อยเกินไป หมายถึงนอตสั้นเกินไป ทำให้โอกาสที่นอตจะถอยหรือบิดตัวออกไปได้สูงมอเตอร์ก็จะมีอาการเบียด ทำให้ Spur แตกหักได้



ประเด็นที่2 แท่นจับเครื่องหรือมอเตอร์หลวม แล้วเครื่องหรือมอเตอร์ขยับถอยห่าง

อาการแบบนี้ ต้องเช็ค โดยการตวนเพราะถึงขนาดเราขันนอตแน่นแล้วแต่พอวิ่งไปได้สักพักก็ขยับหล่นหรือห่างอีก สาเหตุที่เราต้องระมัดระวังและตรวจเช็คตวนคือ เรื่อง ของ ความสึกหรอของอุปกรณ์ แบ่งออกเป็น 2 กรณีของรถไฟฟ้าที่เป็นพลาสติก การที่โดนความร้อนบ่อยๆ จากมอเตอร์ รวมถึงการขันนอตแรงๆ พลาสติกจะมีการ

ยุบตัว เสียทรง พอโดนความร้อนจากการใช้งานทำให้พลาสติกเสียรูป นอตมอเตอร์ก็ไม่สามารถยึดเกาะพื้นผิวได้ ทำให้มอเตอร์เกิดอาการไหล ขยับหนี สองจากการกระแทกกรณีรถที่มอเตอร์วางหลังเมื่อเวลากระโดดการกระแทกตัวของมอเตอร์ทำให้เลื่อนหนีออกห่างทำให้ฟันไม่ขบกัน จนเกิดอาการเฟืองรุดได้ วิธีแก้

แบบนี้คงต้องอาศัยแหวนสปริง คือแหวนรองนอตแบบสปริงที่มีการตัดแล้วบิดเพื่อช่วยยันระหว่างตัวนอตกับพื้นผิว จะสามารถแก้ปัญหานี้ได้หรือถ้าต้องการแบบหายขาดลองเปลี่ยนแท่นจับมอเตอร์ใหม่ไปเลยจะดีกว่าเยอะ



ส่วนถ้าเป็นแท่นของเครื่องยนต์ในกรณีนี้ อาจจะต้องดูความสึกหรอของนอตล้อรวมถึง แหวนรองนอตซึ่งส่วนใหญ่จะทำแบบเป็นหนามคมๆ แต่เวลาเราถอดประกอบแท่นเข้าออกนั้น มักจะลืมนใส่กลับเขาไปด้วย ดังนั้น



โอกาสที่เครื่องจะเลื่อนขยับก็มีได้ครับแต่อีกแบบคือ บางครั้งแท่นวางเครื่องราวภายในหรือตามมุม หรือตามซอก ที่เราไม่ทันได้สังเกตพอขันนอตแน่นๆเข้ามามันก็จะเคลื่อนตัว หรือขยับออกจึงเกิดการหลวมขยับบิดตัวได้

วิธีแก้ก็ต้องเปลี่ยนแท่นใหม่อีกเช่นกันถึงจะหาย

ประเด็นที่ 3 อันนี้ ดูยากแต่ก็ไม่ใช่ว่าจะดูไม่รู้เรื่องซะทีเดียวคือเรื่องของ เฟลตบิต หรือ เฟลตรองแท่นเครื่องกระดก



Tech Talk!

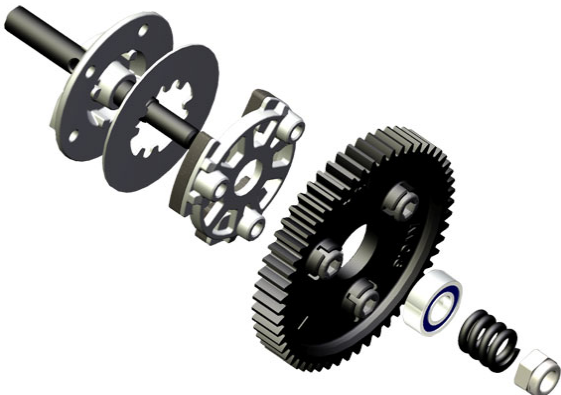
สาเหตุของเพลทบิดนั้นอาจจะมาจากการชนที่รุนแรงหรือบางครั้งในกรณีของรถ OFF ROAD ก็คือการโดดลงมาจากกระแทกอย่างรุนแรงทำให้เพลตตรงที่รองห้องเครื่องเกิดอาการบิดยก จนเครื่องยนต์เอียง ผิดองศาที่ถูกต้องจากโรงงาน ส่งผลให้คลัตช์เบล อาจจะเบียดกับ Spur จนเฟืองแตกเสียหายได้ครับ วิธีการแก้ไขอันนี้สามารถดัดกลับได้ครับ แต่อาจจะต้องมีการเสียเหงื่อกันนิดหน่อย แต่ถ้าดัดมากไปอาจจะส่งผลโดยรวมให้รถวิ่งไม่ค่อยนิ่งได้ครับ วิธีการตรวจสอบอาจจะต้องอาศัยเครื่องมือพวกไมโปร หรือ ฟุตเหล็ก ที่ได้มาตรฐานชนิดนี้จะพอช่วยให้ภาพมากขึ้นครับ

ต้องเกิดหยุดแบบจับปล้น ที่ตอนที่สัมผัสลงพื้น ถึงแม้เป็นแค่เสี้ยววินาที แต่สองสามครั้ง มีหวังกระจุยแน่ครับ Slipper Clutch จึงถูกออกแบบมาเพื่อตัดกำลังและ เหลือพื้นที่ให้ เจ้า Spur สามารถ ฟรีทิ่งได้นิดหน่อย ลดความเสียหายได้ ดีทีเดียว การตั้งส่วนนี้แน่นเกินไป เท่ากับว่า ไม่มีระยะฟรีเหลือเลยครับ อันตรายมากๆ

ยังไงการตรวจเช็คสภาพลงก่อนลงเล่นทุกครั้งก็ยังเป็นวิธีตรวจสอบความเสียหายเบื้องต้นที่ดีที่สุด อยู่นะครับ อย่าลืมหะหละ เพื่อความปลอดภัยของอุปกรณ์ และทั้งบุคคลข้างเคียง รวมถึงตัวท่านเองด้วยนะครับ

ประเด็นที่ 4 การตั้งสลีปเปอร์คลัตช์ ดึงเกินไป

อันนี้เป็นประเด็นที่ โดนกันบ่อยสุดทำไมตั้งตั้งถึง รูด เพราะหน้าที่ของ Slipper Clutch นั้นถูกสร้างมาเพื่อลดการกระแทกของ Spur กับ Clutch Bell หรือ Pinion นั้นแหละครับ



เวลาที่เรากะโดดเนินสูงๆ ไม่มีปัญหา แต่เวลาลงปัญหา ก็คือเครื่องยนต์เมื่อเดินรอบสูงกำลังถูกส่งลงไปที่ Pinion หรือ Clutch อย่างเต็มที่ แต่ Spur ที่รอรบเกิดหยุดชะงักแบบกะทันหันเนื่องจาก ส่วนของ Spur ต่อดร่งเข้าห้องเกียร์ที่กำลังส่งกำลังสู่ล้อ ซึ่งหมุนมาเต็มแรง แล้ว

