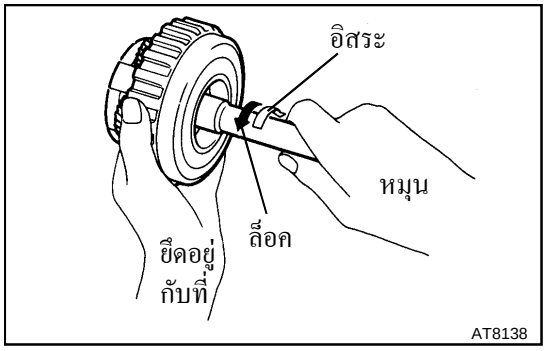
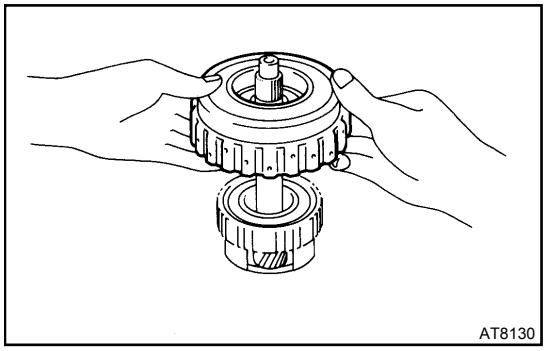
โอเวอร์ฮอล

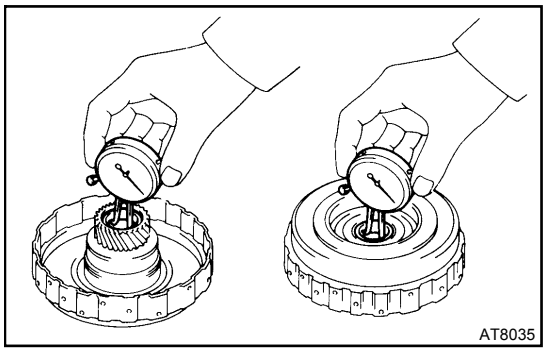


1. ตรวจสอบโอเวอร์ไดรฟ์คลัตช์ทางเดียว

(ก) ยึดดรัมโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์ แล้วหมุนเพลารับกำลัง ตรวจเช็คว่าเพลารับกำลังสามารถหมุนอิสระตามเข็มนาฬิกา และล็อคเมื่อหมุนทวนเข็มนาฬิกา



2. ถอดดรัมโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

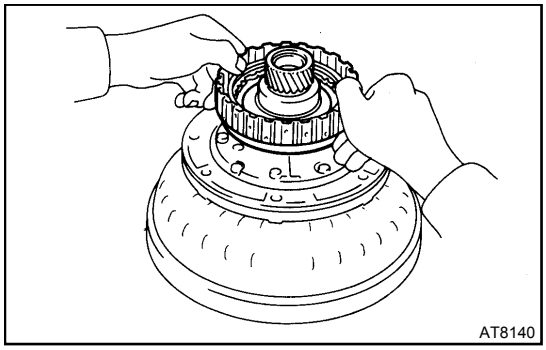


3. ตรวจสอบดรัมโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

(ก) ใช้ไดอัลเกจวัดเส้นผ่าศูนย์กลางภายในของบู๊ชดรัมคลัตช์

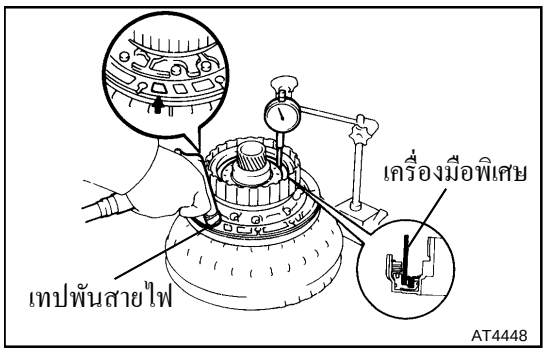
เส้นผ่าศูนย์กลางภายในสูงสุด: 27.11 มม. (1.0673 นิ้ว)

ถ้าเส้นผ่าศูนย์กลางภายในเกินกว่าค่าสูงสุด ให้เปลี่ยนดรัมคลัตช์



4. ตรวจสอบระยะชักลูกสูบของโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

(ก) วางปั๊มน้ำมันลงบนทอร์คคอนเวอร์เตอร์ แล้ววางชุดดรัมโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์ลงบนปั๊มน้ำมัน

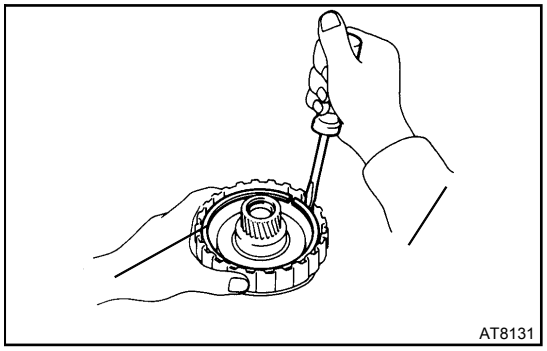


(ข) ใช้เครื่องมือพิเศษและไดอัลเกจ วัดระยะชักของลูกสูบโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์ขณะเป่าลมและปล่อย (392 กิโลปาสคาล (4.0 กก./ซม.^{2}, 57 ปอนด์/นิ้ว^2))

เครื่องมือพิเศษ 09350-30020 (09350-06120)

ระยะชักลูกสูบ: 1.85 ถึง 2.15 มม. (0.0728 ถึง 0.0846 นิ้ว)

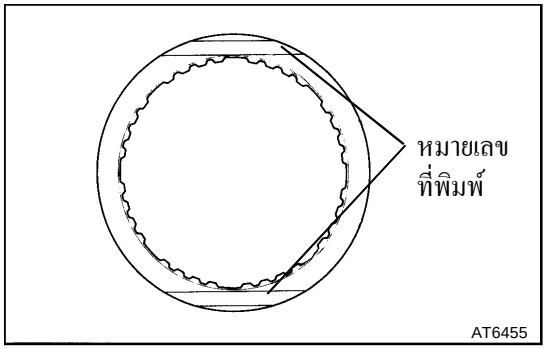
ถ้าระยะชักไม่ตรงตามที่กำหนด ให้ตรวจสอบแผ่นคลัตช์



5. ถอดแผ่นโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

(ก) ใช้ไขควงงัดแหวนล็อคออกจากดรัมโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

(ข) ถอดแผ่นประกับ, แผ่นคั่น 2 แผ่นและแผ่นคลัตช์ 2 แผ่น

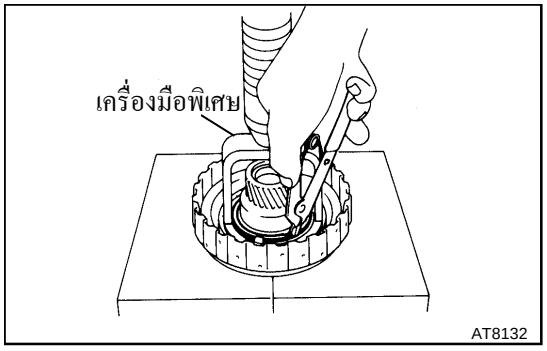


6. ตรวจสอบแผ่นโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

(ก) ตรวจเช็คดูว่าผิวสัมผัสที่เลื่อนของแผ่นคลัตช์ แผ่นคั่นและแผ่นประกับสึกหรือไหม้ ถ้าจำเป็น ให้เปลี่ยนชิ้นส่วนเหล่านี้

ข้อควรระวัง:

- **ถ้าผ้าแผ่นคลัตช์หลุดลอกหรือเปลี่ยนสี หรือหมายเลขที่พิมพ์เสียหาย ให้เปลี่ยนแผ่นคลัตช์ทั้งหมด**
- **ก่อนทำการประกอบแผ่นคลัตช์ใหม่ ให้แช่ในน้ำมันเกียร์อย่างน้อย 15 นาที**



7. ถอดปริงดันโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

(ก) วางเครื่องมือพิเศษบนประกับสปริง แล้วใช้เครื่องอัด อัดสปริงดันลง

เครื่องมือพิเศษ 09350-30020 (09350-07040)

ข้อควรระวัง:

อย่าทำให้แผ่นสปริงเสียรูป โดยหยุดกดเมื่อแผ่นสปริงตัวล่างเหลืออยู่ 1–2 มม. (0.039-0.078 นิ้ว) จากร่องแหวนล็อค

(ข) ใช้คีมจับแหวนล็อคถอดแหวนล็อคออก

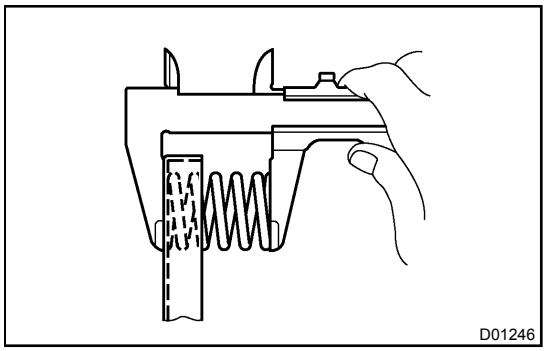
(ค) ถอดสปริงดันลูกสูบออก

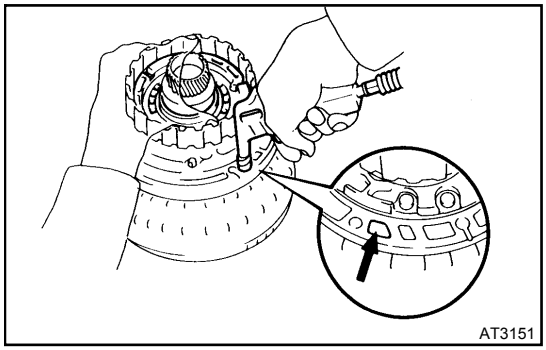
8. ตรวจสอบสปริงดันโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

(ก) ใช้เวอร์เนียร์คาลิปเปอร์ วัดความยาวอิสระของสปริงพร้อมบ่ารองสปริง

ความยาวอิสระมาตรฐาน: 15.8 มม. (0.622 นิ้ว)

ถ้าความยาวไม่ตรงตามที่กำหนด ให้เปลี่ยนสปริง





9. ถอดลูกสูบโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

(ก) วางปั๊มน้ำมันลงบนทอร์คคอนเวอร์เตอร์ แล้ววางโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์ลงบนปั๊มน้ำมัน

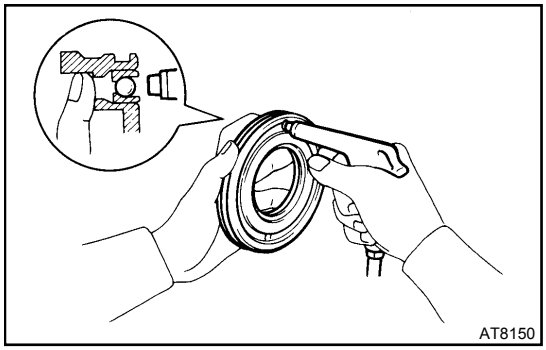
(ข) ใช้มือยึดลูกสูบโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์ แล้วเป่าลม (392 กิโลปาสคาล (4.0 กก./ซม.^{2}, 57 ปอนด์/นิ้ว^2)) เข้าปั๊มน้ำมันเพื่อถอดลูกสูบโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์ออก

(ค) ถอดลูกสูบโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์ออก

ข้อแนะนำ:

ถ้ามุมลูกสูบเปลี่ยนไปและไม่สามารถถอดออกได้ ให้กดบนด้านที่ยื่นออกมาแล้วเป่าลมอีกครั้ง หรือพันเทปพันสายไฟรอบปลายลูกสูบแล้วถอดลูกสูบออกโดยใช้คีมปลายแหลม

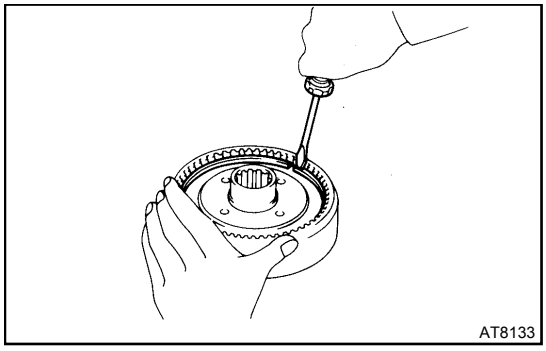
(ง) ถอดโอริง 2 ตัว ออกจากลูกสูบ



10. ตรวจสอบลูกสูบโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

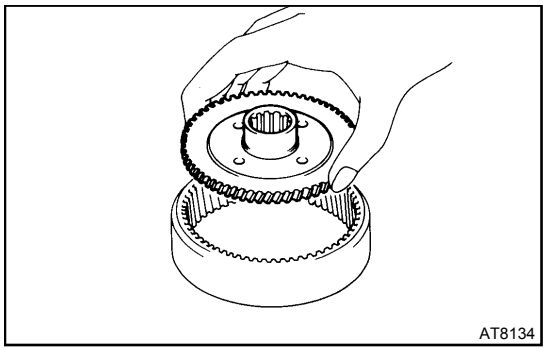
(ก) ตรวจเช็คว่าลูกปืนกันกลับเป็นอิสระ เมื่อทำการเขย่าลูกสูบ

(ข) ตรวจเช็ครอยรั่วของวาล์วโดยใช้แรงดันลมต่ำเป่า

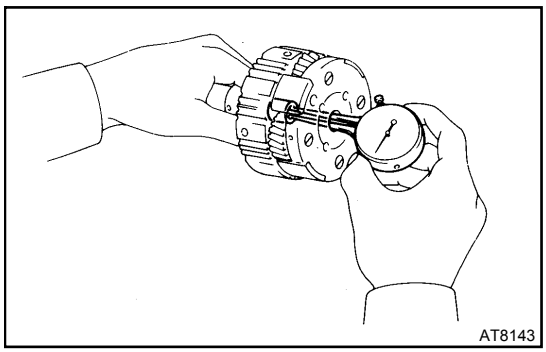


11. ถอดแผ่นประกับโอเวอร์ไดรฟ์เพลนเนตตารี่ริงเกียร์

(ก) ใช้ไขควง งัดแหวนล็อคออก



(ข) ถอดแผ่นประกับริงเกียร์

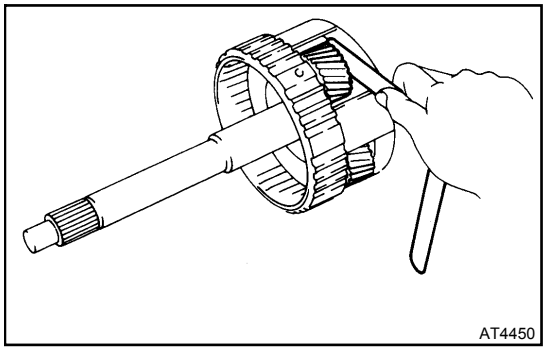


16. ตรวจสอบโอเวอร์ไดรฟ์เพลนเนตตารี่เกียร์

(ก) ใช้ไดอัลเกจวัดเส้นผ่าศูนย์กลางภายในของบู๊ชเพลนเนตตารี่เกียร์

เส้นผ่าศูนย์กลางภายในสูงสุด: 11.27 มม. (0.4437 นิ้ว)

ถ้าเส้นผ่าศูนย์กลางภายในเกินกว่าค่าสูงสุด ให้เปลี่ยนเพลนเนตตารี่เกียร์



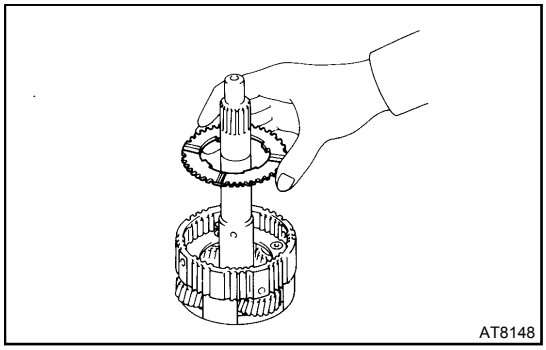
(ข) ใช้ฟิลเลอร์เกจวัดระยะรุนเพลนเนตตารี่พีเนียนเกียร์

ระยะรุนมาตรฐาน:

0.20 ถึง 0.60 มม. (0.0079 ถึง 0.0236 นิ้ว)

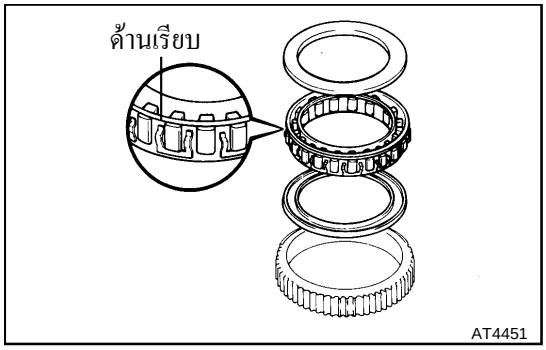
ระยะรุนสูงสุด: 0.65 มม. (0.0256 นิ้ว)

ถ้าระยะรุนเกินกว่าค่าสูงสุด ให้เปลี่ยนเพลนเนตตารี่เกียร์



17. ติดตั้งแหวนกันรุนโอเวอร์ไดรฟ์เพลนเนตตารี่เกียร์ตัวที่ 3

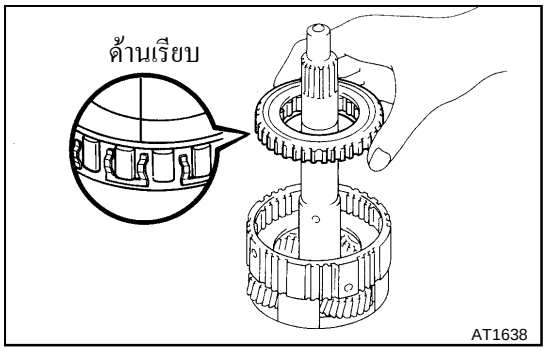
(ก) ติดตั้งแหวนกันรุนเข้ากับโอเวอร์ไดรฟ์เพลนเนตตารี่เกียร์ โดยหงายด้านที่เป็นร่องขึ้น



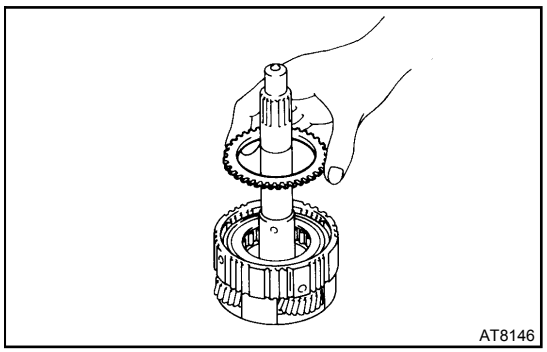
18. ติดตั้งโอเวอร์ไดรฟ์คลัตช์ทางเดียว

(ก) ติดตั้งประกับ 2 ตัวเข้ากับคลัตช์ทางเดียว

(ข) ติดตั้งคลัตช์ทางเดียวเข้ากับปลอกรองตัวนอกโดยหงายด้านที่เรียบของคลัตช์ทางเดียวขึ้น

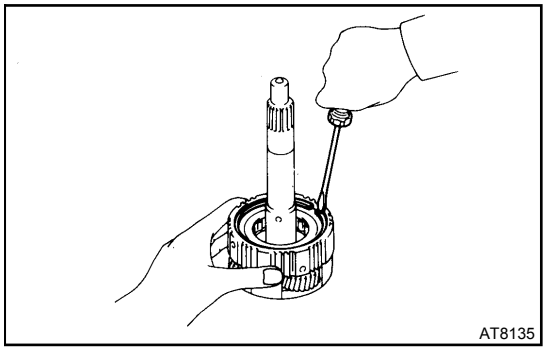


(ค) ติดตั้งโอเวอร์ไดรฟ์คลัตช์ทางเดียวและปลอกรองตัวนอกเข้ากับโอเวอร์ไดรฟ์เพลนเนตตารี่เกียร์

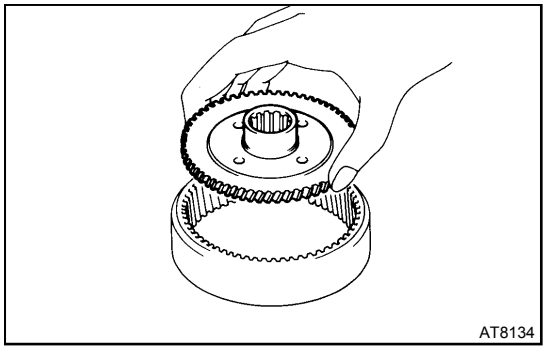


19. ติดตั้งแผ่นคั่นประกับโอเวอร์ไดรฟ์

(ก) ติดตั้งแผ่นคั่นประกับ

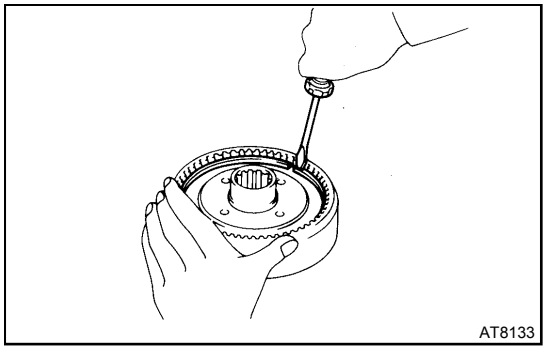


(ข) ใช้ไขควงติดตั้งแหวนล็อค

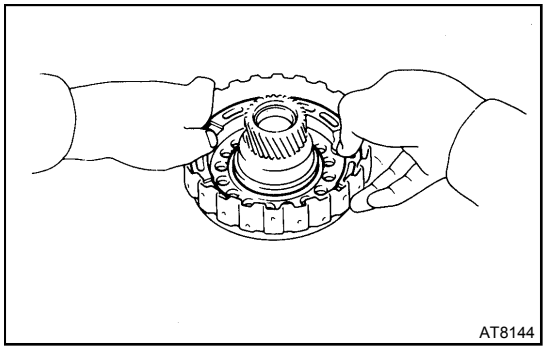


20. ติดตั้งแผ่นประกับโอเวอร์ไดรฟ์เพลนเนตตารี่ริงเกียร์

(ก) ติดตั้งแผ่นประกับริงเกียร์



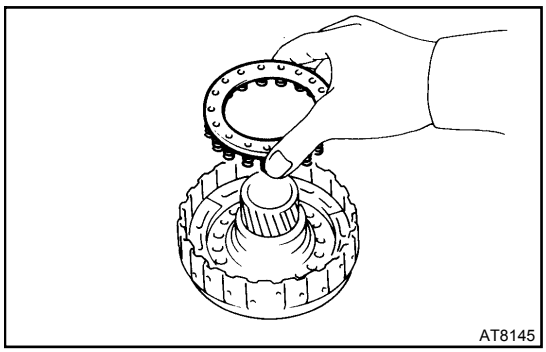
(ข) ใช้ไขควงติดตั้งแหวนล็อค



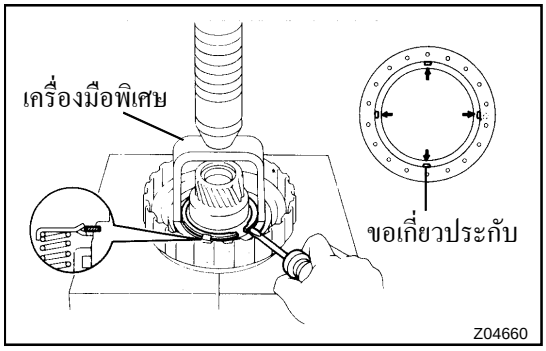
21. ติดตั้งลูกสูบโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

(ก) เคลือบโอริงตัวใหม่ด้วยน้ำมันเกียร์อัตโนมัติ แล้วติดตั้งบนลูกสูบโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

(ข) ระมัดระวังอย่าให้โอริงเสียหาย แล้วใช้มือทั้งสองข้างกดลูกสูบไดเร็กคลัตช์เข้ากับดรัมคลัตช์



22. ติดตั้งสปริงดันโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

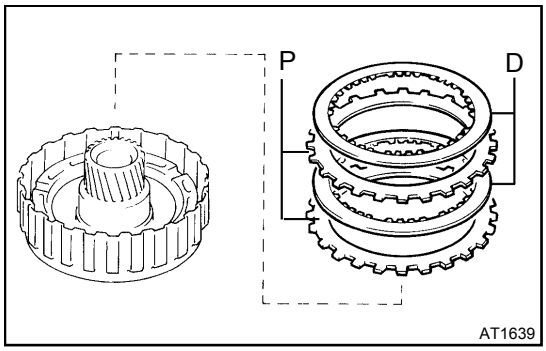


(ก) วางเครื่องมือพิเศษบนประกับสปริง แล้วใช้เครื่องอัด อัดสปริงดันลง

(ข) ใช้ไขควงติดตั้งแหวนล็อค
เครื่องมือพิเศษ 09350-30020 (09350-07040)

ข้อควรระวัง:

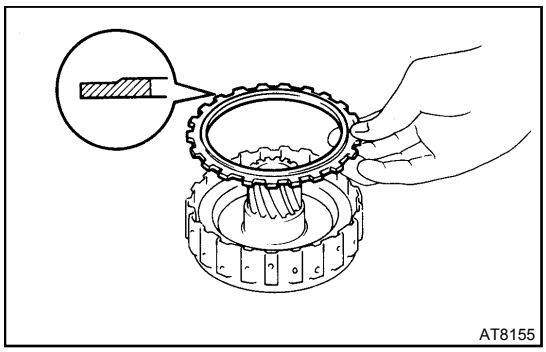
- **อย่าทำให้แผ่นสปริงเสียรูป โดยหยุดกดเมื่อแผ่นสปริงตัวล่างเหลืออยู่ 1–2 มม. (0.039-0.078 นิ้ว) จากร่องแหวนล็อค**
- **ให้แน่ใจว่าปากแหวนล็อคไม่ตรงกับขอเกี่ยวประกับสปริง**



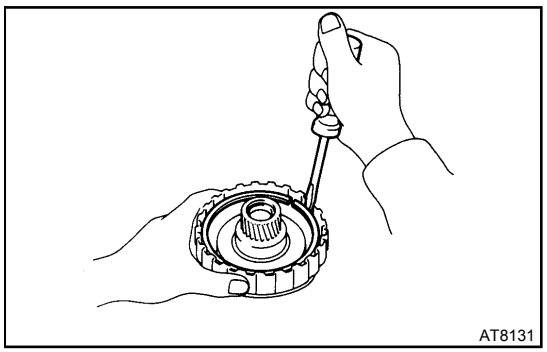
23. ติดตั้งแผ่นโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

(ก) ติดตั้งแผ่นคั่น 2 แผ่นและแผ่นคลัตช์
ติดตั้งตามลำดับ: P - D - P - D

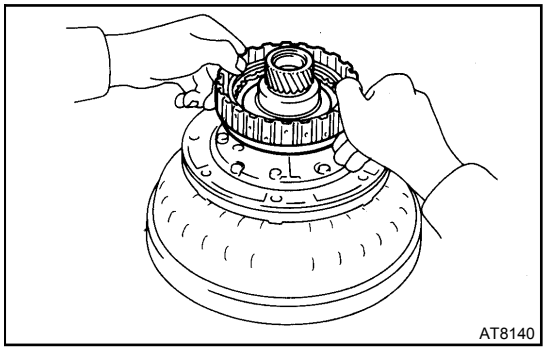
ข้อแนะนำ:
P = แผ่นคั่น
D = แผ่นคลัตช์



(ข) ติดตั้งแผ่นประกับโดยให้ด้านที่เรียบหันลง

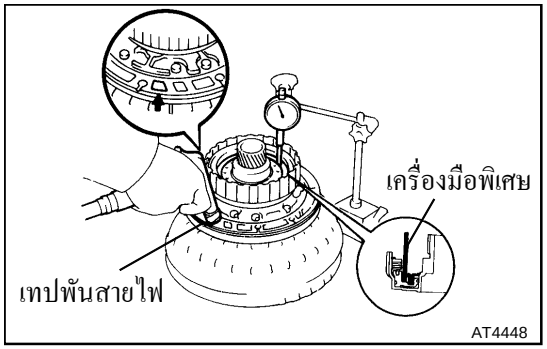


(ค) ใช้ไขควงติดตั้งแหวนล็อค



24. ตรวจสอบระยะชักลูกสูบของโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

(ก) วางปั๊มน้ำมันลงบนทอร์คคอนเวอร์เตอร์ แล้ววางชุดดรัมโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์ลงบนปั๊มน้ำมัน



(ข) ใช้เครื่องมือพิเศษและไดอัลเกจ วัดระยะชักของลูกสูบโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์ขณะเป่าลมและปล่อย (392 กิโลปาสคาล (4.0 กก./ซม.^{2}, 57 ปอนด์/นิ้ว^2))

เครื่องมือพิเศษ 09350-30020 (09350-06120)

ระยะชักลูกสูบ: 1.85 ถึง 2.15 มม. (0.0728 ถึง 0.0846 นิ้ว)

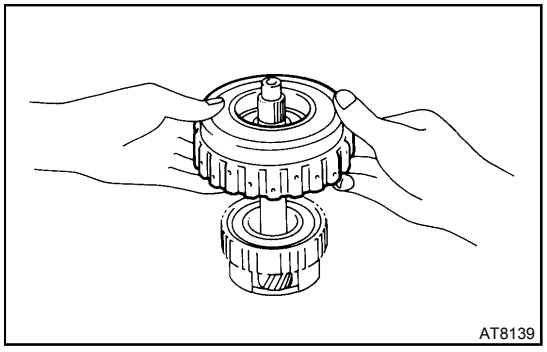
ถ้าระยะชักลูกสูบไม่ตรงตามค่ากำหนด อาจทำให้ประกอบชิ้นส่วนไม่ถูกต้องได้ ให้ตรวจเช็คและประกอบใหม่อีกครั้ง

ข้อแนะนำ:

- ถ้าระยะชักลูกสูบยังคงไม่ตรงตามที่กำหนด ให้เลือกแผ่นประกับแผ่นอื่น
- แผ่นประกับมีความหนาแตกต่างกันอยู่ 8 เบอร์

ความหนาของแผ่นประกับ:

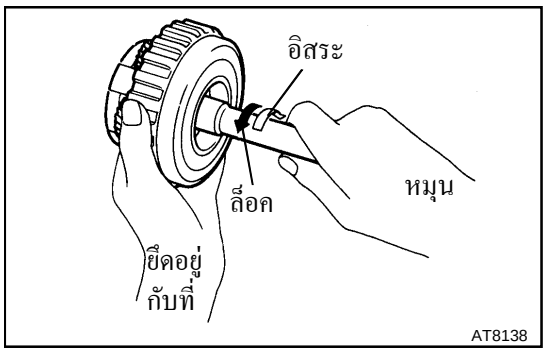
เบอร์	ความหนา	เบอร์	ความหนา
08	3.8 มม. (0.150 นิ้ว)	04	3.4 มม. (0.134 นิ้ว)
07	3.7 มม. (0.146 นิ้ว)	03	3.3 มม. (0.130 นิ้ว)
06	3.6 มม. (0.142 นิ้ว)	02	3.2 มม. (0.126 นิ้ว)
05	3.5 มม. (0.138 นิ้ว)	01	3.1 มม. (0.122 นิ้ว)



25. ตรวจสอบดรัมโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์

(ก) จัดฟันของแผ่นคลัตช์ในชุดไดเร็กคลัตช์ให้ตรงกัน

(ข) ติดตั้งชุดดรัมไดเร็กคลัตช์ลงบนโอเวอร์ไดรฟ์เพลนเนตตารี่เกียร์



26. ตรวจสอบโอเวอร์ไดรฟ์คลัตช์ทางเดียว

(ก) ยึดดรัมโอเวอร์ไดรฟ์ไดเร็กคลัตช์ แล้วหมุนเพลารับกำลัง ตรวจเช็คว่าเพลารับกำลังสามารถหมุนอิสระตามเข็มนาฬิกา และล็อคเมื่อหมุนทวนเข็มนาฬิกา