

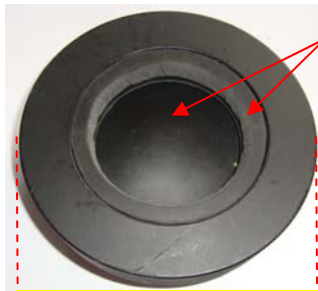
สวัสดีครับ ผมเป็นคนหนึ่งที่เลือกใช้การเสริมสปริงหลังด้วย Specer ด้วยเหตุผลที่ว่าหลังจากติดแก๊สแล้วท้ายดำบวกับการเหวี่ยงตัวของแก๊สที่เป็นของเหลวจนส่งผลให้โช๊คหลังด้านซ้ายของผลรัว (บางคนอาจจะมีความคิดเห็นที่แตกต่างเกี่ยวกับการเหวี่ยงตัวของแก๊สเพราะไปเทียบการน้ำมันซึ่งเป็นของเหลวเช่นกันแต่คิดให้ดีๆจะเห็นว่าถึงน้ำมันถูกออกแบบมาจากความลงตัวคือ คัดตั้งอยู่ระหว่างล้อหน้าและหลัง ดังนั้นถึงแม้ว่าน้ำมันจะเกิดการ ไครงซ้าย-ขวาก็เป็นสิ่งที่รับได้จากการออกแบบที่ดีของผู้ผลิตรายอื่น แต่ถ้าเป็นแก๊สที่มีการติดตั้งตรงท้ายหลังจากล้อหลังรถยนต์อันนี้ปฏิเสธไม่ได้ว่ามันส่งผลโดยตรงกับยางและโช๊คของรถยนต์)

จากนั้นผมจึงเลือกใช้การเสริมสปริงหลังด้วย Specer พร้อมกับนำโช๊คไปอัดน้ำมันใหม่ทั้งสองข้างให้มีความหนืดมากขึ้นเพื่อรองรับการเสริมหลังที่สูงขึ้น (โช๊ค = 1500, Specer = 800) เพราะการลงทุนน้อยกว่าการทดสอบปรับที่มีราคาที่สูงกว่า และยิ่งกว่านั้นก็เพื่อคงความเดิมของช่วงล่างจากการออกแบบของผู้ผลิตให้มากที่สุด

หลังติดตั้งมาแล้วลองวิ่งอยู่สองสามวันแรกก็รู้สึกดี แต่เช้าวันที่เจ็ดพบว่า Specer ที่ใช้รองทำให้ยางกันกระแทกข้างหนึ่งหลุดออกจากตำแหน่งที่ติดตั้ง เมื่อลองพิจารณาดูอย่างละเอียดพบว่าสาเหตุที่ทำให้ยางรองกันกระแทกหลุดคือ Diameter ของ Specer กับยางกันกระแทกมีขนาดเท่ากันพอดีกัน และรูของ Specer ที่ใหญ่กว่าจุดต่อของโครงสร้างรถยนต์ทำให้ Specer ไม่สามารถบังคับให้สปริงอยู่ตำแหน่งตรงกลาง (มันสามารถเลื่อนไปทางซ้ายขวาหน้าหลังได้) และเมื่อถูกน้ำหนักกดทับจึงทำให้ยางรองกันกระแทกหลุด

ดังนั้นผมจึงทำการออกแบบ Specer เองโดยทำการเสริมที่ด้านล่างของสปริงเพราะผมคิดว่าเป็นจุดที่มีความเหมาะสมกว่าด้านบนและติดตั้งง่ายกว่า (บางคนไม่กล้าที่จะใช้ Specer เพราะกลัวมันจะหลุดซึ่งก็เป็นไปได้ด้วยเหตุผลข้างต้นที่อธิบายไปแล้วถึงแม้ว่ามันจะถูกรื้อด้วยโช๊คก็ตาม) แต่ Specer ของผมเป็นตัวที่แก้ไขจากข้อบกพร่องข้างต้นจึงทำให้มั่นใจได้ว่าใช้งานได้ดีไม่ต้องกลัวหลุด โดยไม่ต้องไปทำสตรัทที่มีราคาสูงกว่าและคงสภาพเดิมมากที่สุด (ทำมาจากเหล็ก มีน้ำหนักข้างละ 1.5 Kg น้ำหนักที่เพิ่มขึ้นมานั้นถือว่าไม่มีผลเมื่อเทียบกับประสิทธิภาพของรถยนต์ที่ถูกออกแบบมา)

ด้านล่างคือรถของผมที่ทำการติดตั้งแล้ว



ยางกันกระแทกและเสียดสี

Diameter ที่ใหญ่กว่าเดิม

