**Kĩ thuật cơ bản sửa xe máy**

## **Kĩ thuật sửa xe máy cơ bản**

**Kĩ thuật cơ bản sửa xe máy sẽ đúng như tên gọi, hướng dẫn cách khắc phục những sự cố thường gặp đơn giản với xe máy.**Ngoài ra, sách sửa xe máy này còn đi sâu về các vấn đề bảo dưỡng, lựa chọn bugi, lựa chọn xăm lốp, vệ sinh bộ chế hòa khí...giúp bạn vừa tiết kiệm tiền bạc, thời gian và giữ độ bền xe máy của mình tốt nhất.

Hẳn chúng ta đều đang sở hữu hay sử dụng một chiếc xe máy. Bình thường thì chỉ mỗi việc “cưỡi” lên xe và rồ máy chạy. Nếu xe có trục trặc, hỏng hóc gì thì đưa nó ra thợ sửa xe. Tuy nhiên, tự tìm hiểu các hư hỏng cơ bản để chính bản thân mình biết sửa chữa, bảo trì xe thì rất tốt vì đôi lúc xe trở chứng mà lại không có thợ, không chừng chính nhờ vốn hiểu biết có được mà chúng ta có thể tự chẩn đoán và sửa được thì sao.

E-book không quá phức tạp, bao gồm tất cả 18 bài viết (cả phần giới thiệu) chủ yếu tập trung vào các thành phần cơ bản của xe mà chúng ta dễ biết nhất. Có cả bài viết về mua và sửa xe Trung Quốc vốn được khá nhiều người mua do giá rẻ.

**Nội dung cụ thể:**

**Chương 2: Những sự cố thường gặp**

Những trục trặc ở bộ đề thường xuyên xảy ra, do vậy, xe máy thường có thêm cần khởi động để sử dụng trong trường hợp này. Nếu phân tích chính xác hiện tượng thì việc sửa chữa các hư hỏng của hệ thống này sẽ nhanh chóng và tiết kiệm.

**1. Khi bấm nút start máy đề không quay**

Nguyên nhân của bạn này có thể do bình acquy hết điện, rơ le đề hỏng, nút start không tiếp xúc, đứt dây hoặc tuột giắc cắm trong hệ thống điện. Một lý do quan trọng là chổi than bị mòn, chiều dài tiêu chuẩn của chi tiết này là 12 mm, nếu chỉ còn dưới 4 mm là phải thay mới.

**2. Đề yếu không kéo nổi vô-lăng**

Lỗi này do bình acquy quá yếu, đĩa tiếp điện trong rơ-le bị cháy rỗ, chổi than mòn hoặc rô-to của máy đề bị chập mạch.

**3. Động cơ máy đề không chịu ngừng khi đã buông nút start**

Nguyên nhân là rơ-le đề bị dính cứng, không cắt được điện. Phải tắt chìa khóa, tháo rời chi tiết để sửa chữa hoặc thay mới.

**4. Phần khởi động quay tốt nhưng vô-lăng không quay**

Hiện tượng này do khớp ly hợp một chiều bị trượt, có thể vì lõi hoặc bi đề bị mòn, lò xo ống đẩy yếu không bung ra được. Phải vam vô-lăng ra khỏi trục khuỷu, tháo bộ ly hợp để xem xét sửa chữa hoặc thay mới.

**5. Khi bấm nút start có tiếng va lớn trong máy đề**

Đây là trường hợp thường gặp ở xe Trung Quốc, do chất lượng kim loại làm lõi và bi đề kém, mòn không đều, nhiều sai số. Khắc phục bằng cách gia công lại các chi tiết bằng kim loại tốt, đúng kích thước.

**Chương 3: Ắc quy xe máy**

Ắc qui là một thiết bị điện cần thiết trên một chiếc xe. Nó có khả năng tích trữ năng lượng điện dưới dạng hóa năng và phóng điện để cung cấp cho các thiết bị điện sử dụng điện trên xe (còi, xi nhan, đèn thắng, CDI-DC...) dưới dạng điện năng. Nguyên lý hoạt động của ắc quy là ứng dụng hiệu ứng hóa học của dòng điện. Trong quá trình xe hoạt động, ắc quy sẽ tích và phóng điện liên tục. Có hai loại ắc quy cơ bản: ắc quy kiểu hở - đây là loại có thể châm thêm nước khi dung dịch điện phân trong ắc quy bị cạn); và ắc quy khô (ắc quy F: maintenance free) - không được mở nắp để châm thêm nước. Trong bài viết này đề cập đến loại ắc quy kiểu hở.

Cần hiểu rõ tính năng và cách bảo dưỡng ắc quy để ăc quy luôn hoạt động trong tình trạng tốt nhất, cũng như có thể sử dụng ắc quy được lâu dài.

**1. Cấu tạo và nguyên lý làm việc của ắc quy kiểu hở:**



Ắc quy kiểu hở

Hầu hết các ắc quy sử dụng trên xe gắn máy đều là loại ắc quy điện cực chì. Các bản cực của ắc quy có dạng vỉ lưới, bản cực dương của ắc quy làm bằng ôxít chì (PbO2), còn các bản cực âm làm bằng chì (Pb); các bản cực dương và âm được bố trí xen kẽ nhau và giữa chúng có các vách ngăn. Các vách ngăn có dạng tấm mỏng, có tính thẩm thấu cao và không được dẫn điện. Một ắc quy thường có nhiều ngăn (hộc) nối tiếp nhau, tuỳ theo điện thế cần cung cấp ắc quy sẽ có số ngăn khác nhau. Mỗi ngăn của ắc quy chỉ có thể sinh ra điện áp 2.1 ~ 2.2V, như vậy nếu điện áp ắc quy là 6V thì có 3 ngăn; nếu điện áp khoảng 12V thì phải có 6 ngăn.

## 2 kỹ thuật sửa chữa xe máy cơ bản

### Kỹ thuật sửa chữa xe máy:Bệnh chảy xăng dư

Khác với bình xăng xài khoá xăng, loại bình xăng xài bộ hút ở chén xăng không có ống để mực xăng quá cao tràn ra ngoài. Do đó, khi bị bon-tu đóng không kín mực xăng dâng cao sẽ chãy vào đầu quy lát, chảy ra hộp gió làm xe khó khởi động. Bị nặng xăng chảy vào đầu quy lát, xy-lanh nhiều làm máy không xoay nổi nên đề nghe máy không xoay được, gặp trường hợp này phải mở bu-gi ra ngoài. Ngắt lửa bu-gi rồi để cho xăng trong đầu chảy hết ra ngỏ ơ Lỗ bu-gi rồi mới nổ máy được (cẩn thận tránh xa lửa).

Kỹ thuật sửa chữa: nếu bị nhẹ mua bon-tu mới thay vào và chỉnh điểm chạm của phao vào đuôi bon-tu sớm đóng hơn một chút. Nếu vẫn không hết đem bình xăng con ra tiệm sửa xe cho xoáy bệ lại mới hết chảy xăng dư.

### Kỹ thuật sửa chữa xe máy: garanti và ốc gió

Ốc chỉnh gió của bình xăng này khác với bình kèo trực tiếp cục ga, mở ra càng nhiều là càng thêm xăng.

Tuỳ theo loại xe thường mở ra từ 2 vòng đến 3 vòng. Ốc chỉnh máy nổ lớn hoặc nhỏ là ốc chổi vô 1 điểm ở vòng xoay của bướm ga. Càng vặn ốc này vô là mở lớn đồng tiền ga ra, gió vô nhiều máy nổ lớn hơn.

Chỉnh ốc gió ra 2 vòng. Nổ máy vặn ốc chỏi bướm ga ra hoặc vào đến khi nghe tiếng máy nổ êm điều vòng.

Vặn ga tới nửa hành trình tay ga nghe tiếng máy lên nhanh thả ga về nghe tiếng may về chậm là hơi thiếu xăng. Mở ốc gió ra thêm ½ vòng rồ ga thử lại nghe tiếng máy về nhanh là được.

Nếu dư xăng rồ ga lên nghe yếu, hoặc lụp bụp về ga xuống nhỏ rất nhanh và đễ tắt máy. Trường hợp này bạn vặn ốc gió vô bớt ½ vòng rồi thử lại.

Bạn đã chỉnh ốc gió mà không hết những hiện tượng trên thì phải chỉnh ở kim xăng, nếu loại kim gài phe có rãnh để chỉnh, nếu không phải thay bộ kim đót mới. Canh xăng từ ga giữa tới cuối thì đổi số giác lơ. Nếu dư cho số nhỏ lại, thiếu cho số lớn hơn.