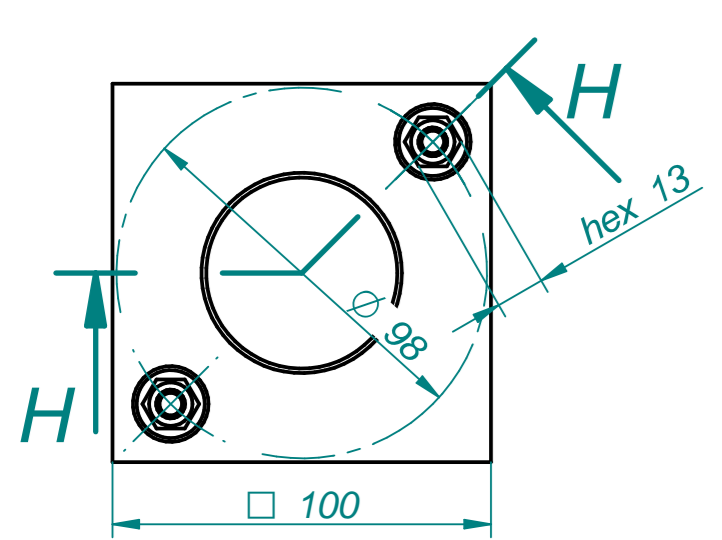
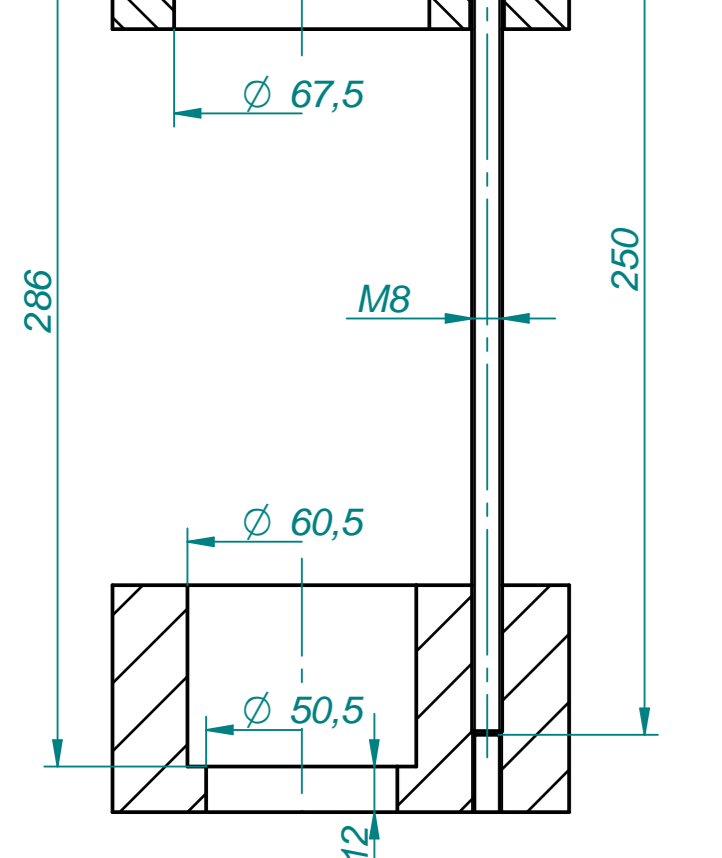
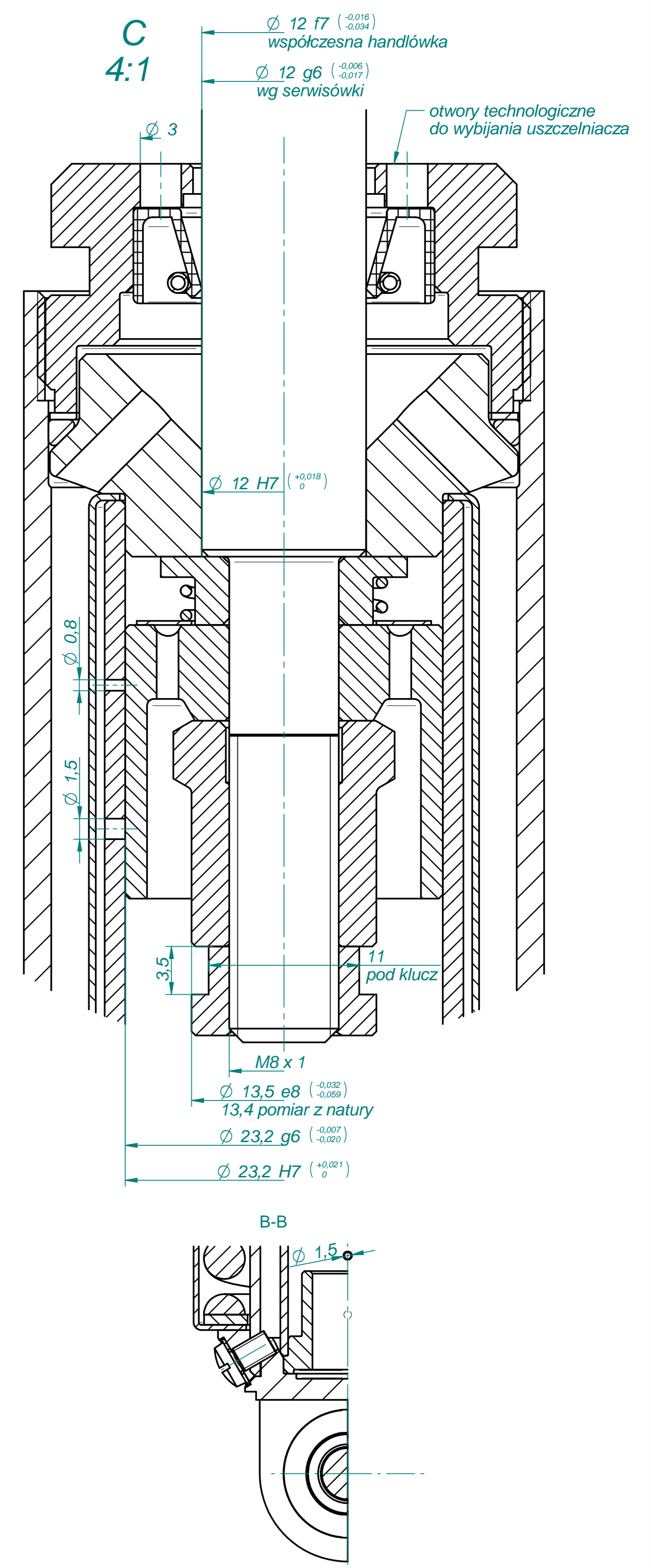
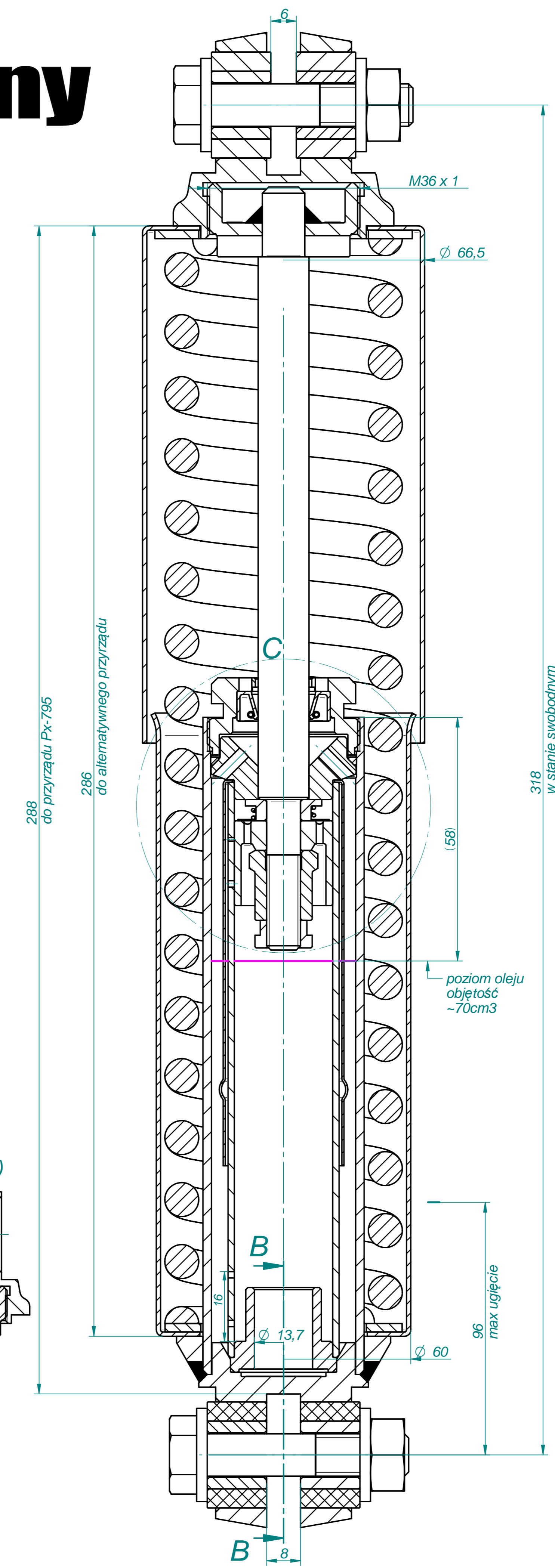
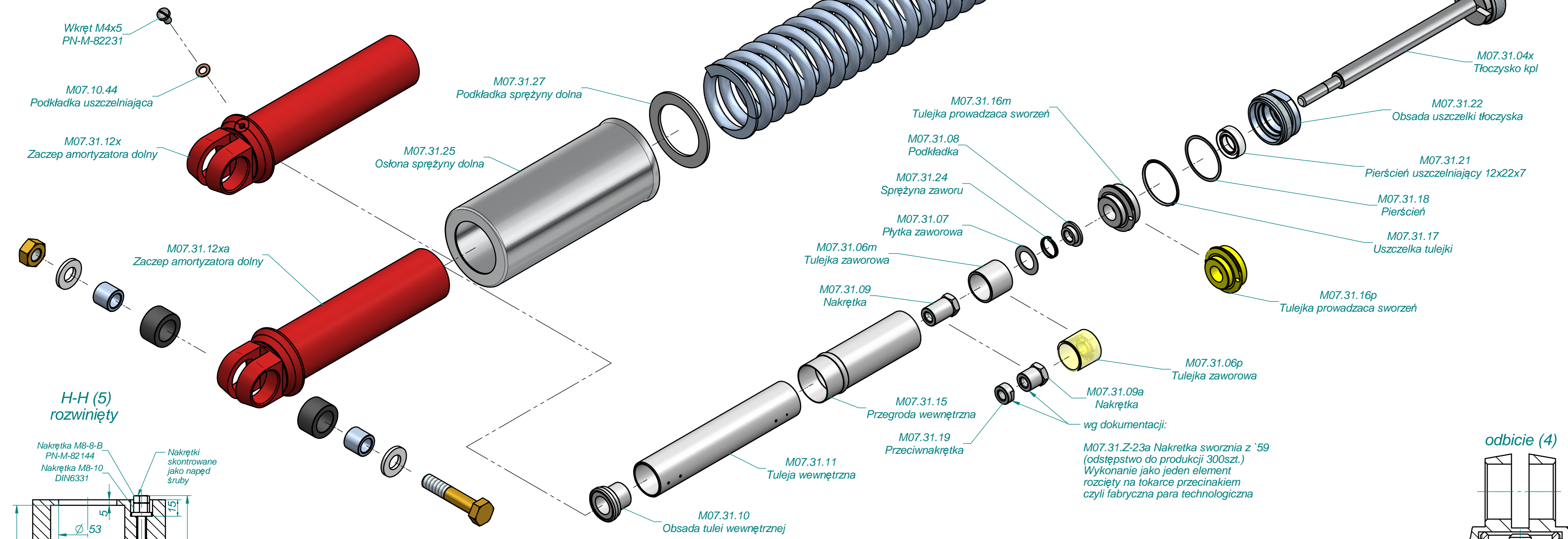


## Amortyzator tylny (M07.31.04y)

pasowania i dopuszczalne zużycia		
Nazwa części	Wymiar nominalny	wymiar kwalifikujący do naprawy
Tłoczeko kpl.	12 g6 (0.018 / 0.017)	11,930
Tulejka prowadząca sworzni	12 H7 (+0.018 / 0)	12,060
Tulejka zaworowa	23,2 g6 (0.007 / 0.006)	23,140
Tulejka wewnętrzna	23,2 H7 (+0.018 / 0)	23,260
Sprężyna	260,5 <sup>±0.15</sup>	258

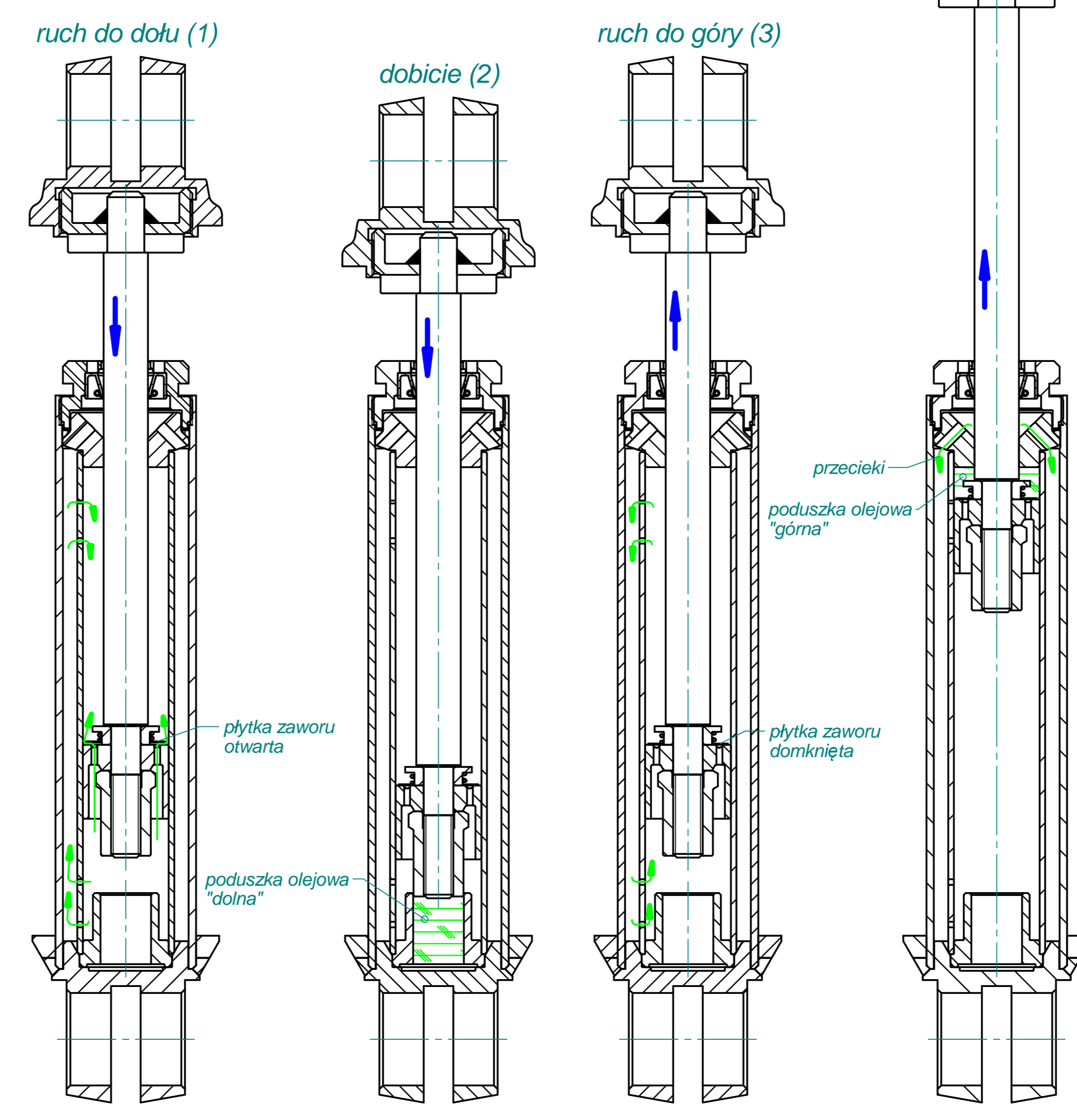
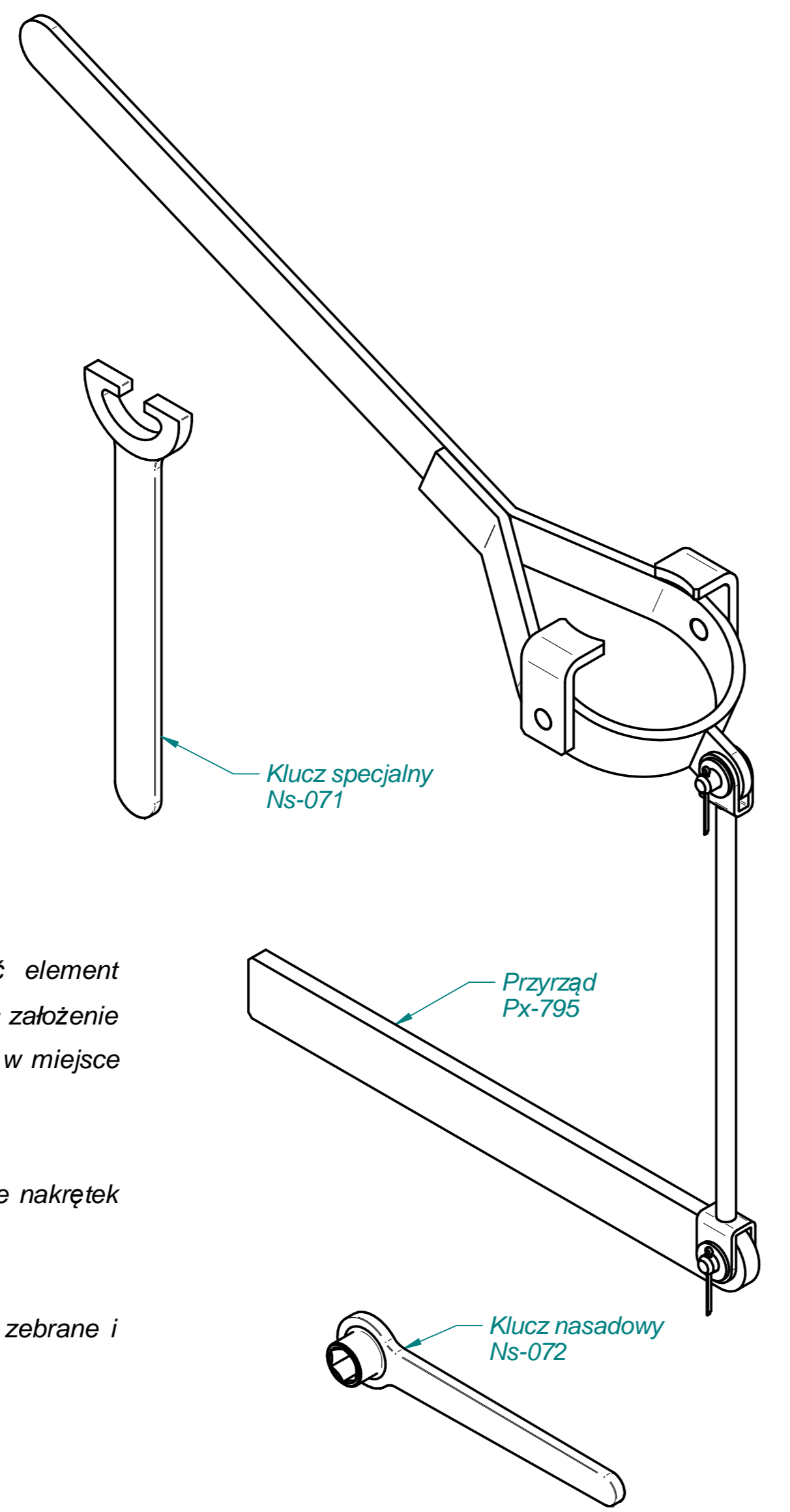
Wymiana oleju (Lux 10) co 8000 km



- Element resorujący rozbiera się przy użyciu:
- specjalnego przyrządu Px795/M07.31.04
  - klucza specjalnego Ns-071
  - klucza nasadowego Ns-072
  - klucza płaskiego 30
  - klucza płaskiego 11 (nie grubszy niż 3.5 mm)
  - pręta Ø 10 (np. przetyczka pokrętła kluczy nasadowych)
  - wybijak Ø 3 (do wybijania uszczelniaacza)

Zacisnąć listwę dolną przyrządu Px-795 w imadle. Włożyć element resorujący w przyrząd i scisnąć sprężynę. Na tyle aby umożliwić założenie klucza Ns-071. Przy pomocy tego klucza i przetyczki włożonej w miejsce śruby M10 odkręcić górne ucho.  
Alternatywne rozwiązanie przyrządu Px-795 przedstawia rys.5.  
Scisnięcie sprężyny następuje poprzez naprzemienne skręcanie nakrętek (po 3-4 obroty).

Narzędzia serwisowe przewidziane w instrukcji napraw zostały zebrane i uzupełnione w opracowaniu:  
<https://junak.org/warsztat/katalog-przyrzadow/>



### Zasada działania

W element resorujący tylny Junaka wbudowany jest amortyzator o konstrukcji dwururowej z jednokierunkowym przepływem oleju przez tłoczek. W budowie i działaniu zbliżony jest do konstrukcji teleskopów tylnych firmy Girling współczesnych Junaków.  
Zasada działania przedstawiona jest na uproszczonych rys. (1) do (4).  
Przy ugięciu sprężyny (najechanie na przeszkodę) tłoczek wraz z tulejką zaworową (tłoczkiem) przemieszcza się do dołu (1). Zwiększenie ciśnienia w dolnej części powoduje podniesienie płytki zaworu i przez to otwiera przepływ oleju poprzez otwory w tłoczku. Równocześnie część oleju przepływa przez otwory (dysze) w tulei wewnętrznej (cylindrze) do przestrzeni międzycylindrowej pełniąc funkcję kompensatora (gdzie ułatwione jest oddawanie ciepła i odpinanie) a następnie przedostaje się nad obniżający się tłoczek.  
Przy rozprężaniu (3) wzrost ciśnienia w górnej części domyka płytkę zaworu i uniemożliwia przepływ przez tłoczek. Olej przelatujący jest tylko przez otwory w cylindrze wewnętrznym.  
Z różnicy przekrojów, przez które może przepływać olej wynika, że przy dobijaniu tłumienie (wynikające z lepkości oleju i oporów przepływu wynikających z jego prędkości) jest mniejsze aniżeli przy odbiciu.  
Aby zapobiec dobijaniu tłoczka o dolne krawędzie, nakrętka wchodząc w obsadę tulei zamyka odpływ oleju i powstaje „dolna” poduszka olejowa (2).

Aby zapobiec dobijaniu tłoczka o górne krawędzie (przy skrajnym odbiciu) najwyższy otworek (dysza) w cylindrze wewnętrznym umieszczony jest w określonej odległości od górnej krawędzi. Domknięcie tej drogi przepływu powoduje powstanie „górnej” poduszki olejowej (4). Zabezpieczenie uszczelniaacza przed nadmiernym ciśnieniem realizują dwa ukośne otwory w tulei prowadzącej, które odprowadzają przecieki bezpośrednio do przestrzeni międzycylindrowej.

Opracowanie własne na podstawie:  
Dokumentacja techniczna motocykla Junak zespół M07.31.04Y Amortyzator tylny  
MOTOCYKL „JUNAK M-10” Instrukcja obsługi motocykla „Junak” M10 1961 SZCZECIŃSKA FABRYKA MOTOCYKLI  
MOTOCYKL „JUNAK M-10” Instrukcja naprawy 1965 SZCZECIŃSKA FABRYKA MOTOCYKLI  
Motocykl M07-350 Instrukcja obsługi 1959 Szczecin  
Katalog części zamiennych motocykla JUNAK 1959 Wydawnictwa komunikacyjne  
Podwozia samochodów Podstawy konstrukcji 2001 WKŁ Warszawa