

URAL D・シャフト

概ね2000年頃までのタイプはフランジ勘合部のスプラインが細かく走行5千から1万キロ程度の走行でスプラインが磨耗し空回りして走行不能になることがあります。 製造メーカーではスプラインの山を粗くしたタイプへ移行して磨耗対策としましたが結果は思惑と違い却って寿命を短くしてしまったようです。 当店では新車時にフランジ部分を溶接して対策し、未対策で納車された車両は入庫時点で同じ対応をしています。



上：ロシア製純正品 下：ドイツ製シャフトにドニエブルの部品を組み合わせたもの



左 ウラル対策品 右 ウラル未対策品



ウラル対策品



ドイツ対策品



ウラル未対策品

ロシア製はスプラインの山は深いが接触面は3割程度で改善されていない。

ドイツ製はガタも無く、接触面も8割ぐらいありシッカリしている。

ウラル未対策品の勘合状態は隙間も少なく良好



左 対策品

右 未対策品



参考 : BMW R27 (250cc) のフランジ部
スプライン勘合の丸ナット固定でガタつきゼロ 無問題

タイトル : URAL CARDANWELLE

クリメカ考察：元来、ハーディーシャイベ式カップリングはリジットサスペンションか作動角の小さい
プランジャー式サスペンションモデルに装着されていたシステムで作動角の大きなスイングアーム式には
向いていない。当初の750サイドバルブモデルでは出力も低いし、舗装路走行はあまり考慮に入れて
いなかったと思われる。またサイドバルブモデルは作動角の小さいプランジャーモデルであり大きな問題には
発展しなかったと思われる。ウラル輸出用はクロームメッキ仕様になっていて浸炭や熱処理が充分ではない。
材質の問題からか熱処理すると衝撃で割れることを恐れて当初より硬度を上げていないことも考えられる。