

Sources : <https://opposit.ru/article103207.html>

(Traduction)

Ural 650 vs Dniepr est une excellente phrase qui excite l'esprit de nombreux opposants.  
Alors jetons un coup d'œil à ce qui est encore mieux ...

Le vilebrequin de la moto Dnipro est constitué d'une seule pièce de fonte à haute résistance, la tête inférieure de la bielle est sur des chemises, ce qui la rend maintenable et très ingénieuse avec des changements d'huile réguliers et un entretien approprié. bielles de section en forme de H, pliables, pour un palier à douille (insert), les paliers principaux du support avant - 209, le support arrière - 42209.

Le vilebrequin de la moto Ural est constitué de plusieurs pièces en acier pressées ensemble en un seul ensemble, la

tête de bielle inférieure est sur roulements à rouleaux, ce qui la rend irréparable, ou le coût d'une réparation de qualité sera comparable au coût d'un nouveau vilebrequin. tiges de couteau? sections, non pliables.

La tête de bielle inférieure est une surface de travail pour un roulement à rouleaux à cage. roulements principaux des deux supports - 207.

production:

le vilebrequin Dnieper est beaucoup plus solide, maintenable, les bielles sont plus solides, les roulements principaux sont plus durables.

\* \* \*

L'arbre à cames de la moto Dnipro a les deux roulements sur roulements à billes. Support d'arbre à cames avant moto Ural sur roulement à billes, arrière sur bague bronze.

production:

l'unité d'atterrissage d'arbre à cames du Dniepr est plus maintenable et moins sensible à la qualité du lubrifiant.

\* \* \*

les poussoirs de la moto Dniepr ont un diamètre de 22 mm, la surface de travail est le métal du carter du moteur.

Les poussoirs de moto Ural ont un diamètre de 11 mm et fonctionnent dans un boîtier amovible séparé.

les tiges des poussoirs du moteur Dniepr sont constituées de tiges en aluminium, aux extrémités desquelles sont pressées des pointes en acier traité thermiquement.

Tiges de poussoir de moteur Ural en tubes d'acier creux.

production:

la durée de vie des poussoirs du moteur Dniepr est plus longue en raison du diamètre extérieur plus grand,

cependant, les poussoirs Ural peuvent être remplacés par des neufs lorsqu'ils sont usés. Les Dniepr ne peuvent pas être facilement remplacés en raison de l'usure de la surface de travail dans le carter du moteur.

\* \* \*

Le système de filtration d'huile du moteur Dniepr est à 2 composants.

se compose d'une maille filtrante sur l'entrée d'huile, d'une centrifugeuse.

système de filtration d'huile dans le moteur Ural 3 composants.

se compose d'une grille filtrante sur l'admission d'huile, d'un filtre à huile plein débit, d'une prise d'huile centrifuge sur le vilebrequin.

production:

la filtration d'huile sur le moteur Ural est de meilleure qualité.

\* \* \*

le moulage des pièces en aluminium du moteur d'un dnepr de moto est de meilleure qualité et plus agréable à l'oeil.

sur les carters Ural après 3 verres, vous pouvez voir les cartes de la région Irbit ...

La situation est similaire avec la surface intérieure des carters - le Dnieper est de meilleure qualité.

le centrage du capot avant sur le carter du moteur Dniepr est réalisé à travers deux douilles de guidage.

le carter de distribution Ural repose sur le carter sans bagues de centrage et les vis de fixation servent de guides.

production:

en raison du manque de douilles de guidage de centrage pour le carter de distribution du moteur Ural, le capot par rapport au nez d'arbre à cames dans 90% des cas est tordu, d'où le joint d'huile d'arbre à cames ne fonctionne pas correctement. Le résultat est des fuites d'huile.

Le moteur Dniepr est dépourvu d'un tel inconvénient, en outre, il présente une coulée plus agréable du carter et du carter de distribution.

\* \* \*

Cylindres Dniepr: manchon en fonte dans une chemise en aluminium.

Cylindres de l'Oural: la doublure et la chemise sont moulées d'une seule pièce de fonte.

l'atterrissage des cylindres et des culasses sur la moto Dniepr est effectué à travers les goujons, qui, après avoir serré les écrous, pressent le cylindre entre le carter et la tête, la charge tombe ainsi sur les goujons.

la mise en place des cylindres et des culasses sur une moto Ural est effectuée séparément.

Le cylindre par ses goupilles, la tête par elle-même. Dans ce cas, la charge tombe sur le corps en fonte du cylindre.

le trajet de la tête d'atterrissage sur le cylindre du moteur Dniepr implique une plus grande étanchéité avec un couple de serrage plus faible des écrous de fixation de la tête, puisque la largeur du plan d'atterrissage sur le cylindre n'est que d'environ 4 mm.

pour créer un ajustement serré de la tête sur le cylindre du moteur Ural, en raison de la grande largeur de l'avion d'atterrissage, des plans idéalement plats sur la tête sont nécessaires, ce qui est utilisé dans le monde. les pièces de rechange sont assez rares, ainsi qu'un couple de serrage plus important.

les tubes (enveloppes) des tiges de poussée du moteur Dniepr sont installés dans la tête avec un ajustement serré et viennent en butée contre le collier rainuré, ce qui ne permet pas au tube de s'enfoncer plus profondément que nécessaire.

les tubes (carters) des tiges des poussoirs du moteur Ural sont installés dans les cylindres avec un ajustement serré et rien ne restreint son mouvement plus profond, c'est pourquoi nous avons souvent un ajustement lâche des joints en caoutchouc des tubes des tiges sur le carter du moteur en raison de l'étanchéité à l'affaissement du tube (carter) dans le cylindre.

guides de soupapes dans la tête du moteur Dniepr en bronze.

guides de soupape dans la tête du moteur Ural fonte.

sièges de soupape dans la tête du moteur Dniepr en bronze.

sièges de soupape dans la tête de moteur Ural fonte.

la fixation des tuyaux d'échappement sur la tête du moteur Dniepr est organisée par un écrou figuré.

la fixation des tuyaux d'échappement sur la tête du moteur Ural est organisée en serrant le tuyau avec une pince au point de fixation du moteur.

le trou de bougie d'allumage de la tête du moteur Dniepr - une bague en bronze.

Trou de bougie de tête de moteur Ural - tête en aluminium.

production:

Dniepr: plus résistant à l'usure et avec de meilleurs guides et sièges de soupapes de transfert de chaleur, meilleure étanchéité des tubes (carters) des tiges, fixation plus pratique des tuyaux d'échappement, filetage plus fort du trou de la bougie, meilleur refroidissement grâce à la chemise en aluminium des cylindres, meilleur ajustement de la tête sur le cylindre, etc. à moins exigeant pour s'assurer que les avions d'atterrissage sont parfaitement plats. Le gauchissement des plans de siège de la tête en raison de la petite zone de contact avec le cylindre est également exclu, mais également moins de transfert de chaleur de la tête au cylindre.

Toujours sur le Dniepr, il n'y a pas de problème avec le fil de bougie arraché, il y a une bague en bronze. Le culbuteur est également sur des bagues en bronze. Dans le Dniepr, il y a des sièges de soupapes normaux avec une grande ressource et le nombre de réparations. Les

genoux dans la tête de MT sont maintenus avec des écrous et pas simplement insérés.  
Si le taux de compression augmente plus facilement, le diamètre des clapets est plus grand.  
La conclusion avec la modernisation correcte du système de lubrification et l'assemblage sélectif du Dniepr est certainement meilleure.

*Suite du débat sur le site [opposit.ru](http://opposit.ru)*