

Info

GESPANNE

Die Zeitschrift für Gespannfahrer
Zum Kennenlernen des Fachmagazins
für Dreiradfans gibt es ein älteres
Heft kostenlos bei
MOTORRAD-GESPANNE,
Tel.: 06298/928884
www.motorrad-gespanne.de

QUALITÄTS- OFFENSIVE

Früher stand Ural für Billigespanne und lausige Qualität. Doch weil damit kein Blumentopf mehr zu gewinnen ist, begannen die Russen, ihr Nostalgie-Programm für die Zukunft fit zu machen.

Im sibirischen Irbit weht ein frischer Wind. Mit Rick Clark steht nun erstmals ein US-Amerikaner als „Chief Executive Officer“ und Präsident an der Spitze der Ural Group Inc. – und der will das vor allem vom Export lebende Unternehmen nachhaltig modernisieren.

Dass die Russen bereits vor Clarks Amtsantritt die Zeichen der Zeit erkannt haben, wird bald offenkundig, wenn man die Entwicklung der Verarbeitung in den letzten Jahren beobachtet. So werden zunehmend Komponenten westeuropäischer Herkunft verbaut, dazu dürften nun grundlegende Ver-

besserungen der Produktionsabläufe im Werk kommen.

Aktuell meldet die im österreichischen Linz ansässige Ural-Niederlassung für Westeuropa folgende Modellpflege: Fahrwerksseitig verfügen nun alle Modelle über eine Schwingenlagerung mit SKF-Lagern statt der billigen Gummilagerung. Im Lenkkopf kommen wie bisher schon bei Retro und Wolf Kegel statt Kugellager zum Einsatz, die Federbeine stammen von Sachs/Italien.

Die Ural-Niederlassung hat die Gespanne nach dem WMTC-Zyklus prüfen lassen. Dieser ermöglicht für Fahrzeuge bis 115 km/h Höchstgeschwindigkeit mit überschaubarem technischem Aufwand die

Homologation gemäß Euro-III. Sekundärluftsystem, größerer Katalysator sowie ein voluminöserer Luftfilterkasten machen den Vergaser-Boxer weiterhin zulassungsfähig.

Die Zylinderköpfe werden mit Ventilsitzen, Ventilführungen und Ventilen von westeuropäischen Zulieferern aufgewertet. Erstmals gibt es überdies Ventilschaftdichtungen und dazu nurmehr eine – konische – Ventilderer pro Ventil. Bereits für den 2007er Jahrgang hatte Ural den Motoren SKF-Kugellager und Kolbenringe von Mahle-König, den Getrieben dagegen Innereien des schwäbischen Herstellers Herzog spendiert. Auch die Elektrik wurde kräftig renoviert. Als eines der nächsten Themen dürfte eine Kraftstoffeinspritzung anstehen.

Immerhin: Mit überschaubarem technischen Aufwand schaffen die Urals nun Euro-III

Allerdings hat die Qualitäts-Offensive auch ihren Preis: Die ab März lieferbaren 2008er Ural-Gespanne verteuern sich um zirka fünf Prozent, ein „Tourist“ mit Schwinggabel gibt es ab 9200

Euro. Ob es wiederum limitierte Sondermodelle wie die aus der Tourist abgeleitete „Worona“ gibt, bleibt noch offen.

Mit dem IDE 600 hat Ural zudem nun einen stilechten Anhänger im Programm.

Bereits zum dritten Mal veranstaltet Ural außerdem vom 24. bis 31. Juli und vom 31. Juli bis 7. August seine „Pilgerreise“ für Ural-Besitzer, die schon immer einmal dorthin wollten, wo die Ural-Motorräder herkommen. Infos auf www.ural.at und www.ural.cc.

Axel Koenigsbeck



Letzte Hilfe: Ohne frische Technik würde Ural verschwinden

Fotos: Axel Koenigsbeck



Qualität kostet:
Ural-Dreier werden fünf Prozent teurer